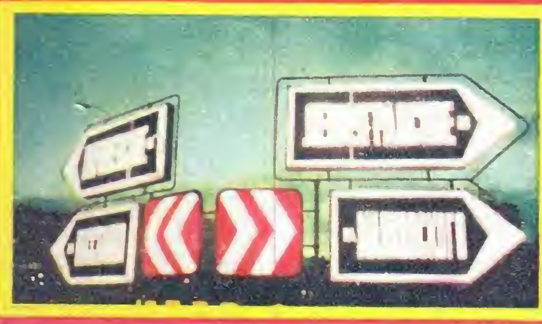
За рулем





НА СЛУЖБЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ








ЗАВЕРШАЯ
нет вкладыша

Идет последний год пятилетки. Год напряженного вдохновенного труда советского народа, исполненного решимости выполнить предначертания XXIV съезда партии. Для многих автотранспортных предприятий Молдавии этот год стал самым ответственным, поскольку приходящийся на него прирост объема перевозок должен быть достигнут в основном за счет внутренних резервов — улучшения использования подвижного состава.

Как справиться с задачей! Решение лежит на пути внедрения самых передовых форм и методов организации перевозок, организации труда водителей. Понимая это, молдавские автотранспортники особое значение придают бригадному методу.

— В нашей бригаде, — говорит Николай Афанасьевич Агдерли, — 20 водителей работают в две смены на 10 автомобилях. Мы убедились в преимуществах такого режима перед довольно распространенным при перевозках строительных грузов полуторасменным, когда один водитель работает подряд полторы смены, а потом автомобиль стоит до следующего утра. Во-первых, в течение суток машина больше загружена, во-вторых, водители меньше утомляются и способны работать интенсивнее. Что касается пересмены, то она при бригадном методе не требует ни дополнительного времени, ни пробега: вторую смену привозят прямо в карьер, где работают самосвалы. Сюда же автозаправщик доставляет горючее. Здесь же мы проводим и планерку, подводим итоги за день. Это тоже очень важный момент: результаты работы каждого, успехи и промахи — у всей бригады на виду, и мы сообща оперативно находим решения.

Нам, конечно, пришлось пережить трудности, с которыми сталкивается всякий при комплектовании бригад, согласовании действий водителей с работой обслуживаемых организаций. Сейчас эти трудности позади. Бригада у нас сложилась крепкая, дружная.

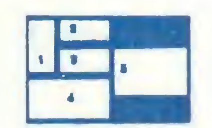
Да, бригада сложилась. В 1974 году она выполнила годовой план к 25 ноября и к концу года сверх плана выработала 19 тысяч тонно-километров. Рубеж, который водители наметили себе на 1975 год, — дать сверх плана 25 тысяч тонно-километров.

С. ВЕТРОВ,
спецкор «За рулем»

г. Кишинев

Фото автора

1. Новая смена водителей отправляется в карьер. Вместе со своими товарищами приступит к работе бригадир Николай Агдерли. Недавно ему присвоено звание «Лучший водитель города Кишинева».
2. Шоферский день начинается еще до рассвета.
3. Водитель, ударник коммунистического труда комсомолец Семен Романчук.
4. С утра до вечера в карьер и из карьера...
5. Когда гаснет день, работа продолжается при свете прожекторов.



ДЕВЯТУЮ ПЯТИЛЕТКУ

За нашу Советскую Родину!



№ 6 ● июнь ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

Владимир Иванов и другие

О тех, кто прошел досаафовскую и армейскую школу и сегодня строит БАМ

Около месяца пробыл я в командировке на западном участке Байкало-Амурской магистрали, перезнакомился со многими строителями — лесорубами и плотниками, вальщиками и слесарями, бульдозеристами и экскаваторщиками. Замечательный народ! Скромный и трудолюбивый. С утра до вечера ребята рубят просеку, благоустраивают поселки — Звездный и Магистральный, — выросшие в прибайкальской тайге. Но, пожалуй, самое яркое впечатление оставили о себе водители автомобилей и транспортеров.

Вспоминаю, как ехал из Усть-Кута в Звездный. Лучше было бы, конечно, воспользоваться вертолетом, Однако погода испортилась, рейсы отменили. Заместитель начальника управления «Ангарострой» по строительству БАМа Илья Яковлевич Борзилов сказал:

— А знаете что? Давайте я отправлю вас по зимнику.

Его только-только проложили тогда через тайгу. Мороз схватил землю, и машины пошли по узкой просеке, настолько узкой, что местами трудно разъехаться встречным автомобилям, приходится пятиться порой метров сто, а то и больше, пока не покажется долгожданный «карманчик».

Выехали мы с Владимиром Ивановым в три часа дня, в Звездный прибыли в десять вечера. А ведь и расстояние, казалось бы, всего ничего — километров сорок. Такая вот трудная трасса. ЗИЛ—157 то полз, натруженно урча, то разбегался. В начале длинного подъема увидели застрявший автомобиль с прицепом, груженный досками. Взяли на буксир. Километр подъема занял у нас больше часа. Стемнело, повалил снег. Ревели моторы.

И ветки-то под колеса я бросал, и руками упирался в задний борт. Огорчался, когда колеса, дымясь, крутились вхолостую, и радовался, чувствуя, что машины стронулись с места. Но вот подъем наконец-то окончился. Владимир вытер со лба пот, после чего устало вылез из кабины, скрутил и положил в кузов стальной трос. Поехали дальше.

Подать руку в беде — норма поведения советского человека. Всюду. На стройке века она ощущается особенно.

Владимир Иванов — наглядное тому подтверждение. Со школьной скамьи увлекается спортом — бег, стрельба. Любит мотоспорт. В своей родной Вязьме на Смоленщине закончил автомотоклуб ДОСААФ. В армии служил водителем автомобиля. Уволившись в запас, приехал в Восточную Сибирь, строил железную дорогу Хребтовая—Усть-Илимская. В сентябре прибыл в Звездный. Размах тут, конечно, не тот, что на прежней стройке. Большой размах, что там и говорить. Дорога-то вон какая будет — на три тысячи триста километров, шутка ли. Сколько грузов предстоит перебросить для стройки! И Владимир с темна до темна за рулем, делает в короткий декабрьский день порой два рейса.

Встретилась нам на зимнике машина. Остановился Владимир. Остановился и тот шофер.

— Как дела, старик? — поинтересовался Иванов.

— Дышим! — был ответ.

— Бывай здоров.

— Того же и тебе.

Вот и весь разговор. Поехали каждый своей дорогой.

Я спросил Владимира, что за встречный. Он назвал фамилию, имя. Оказывается, это Василий Еремеев. Приехал в Звездный еще в феврале. Хотя — стоп! — как же можно так говорить — в Звездный... Тогда этого поселка не было и в помине. Просто неподалеку от того места, где сливаются таежные речки Ния и Таюра, стояла бревенчатая изба — старое зимовье. Так вначале и жили механизаторы. В феврале прорубили зимник. Движение доверили открыть Еремееву. Почему именно ему? Опытный водитель, прошел досаафовскую и армейскую школу. Не подведет. Такие были соображения.

И Василий не подвел, связал опорный пункт западного участка магистрали, старинный город Усть-Кут, с тем местом, где вскоре должен был вырасти поселок Звездный. Когда машина прибыла, «землепроходца» не подбрасывали в воздух, громких речей не говорили. Спросили, где трудные участки, где полегче, где поставить трактора, чтобы вытягивать автомобили, если застрянут.

Пошли с тех пор грузовики — и в одиночку, и целыми колоннами. Зимнюю дорогу надо было очистить от завалов на обочинах, чтобы можно разъехаться. Ну, а это дело, думается, времени: на полотне работают бульдозеры.

В Звездном меня определили на квартиру, которую занимали шоферы Владимир Корпачев и Анатолий Обухов. Познакомились. Оба еще до призыва в армию научились управлять автомобилем, служили водителями, сержанты запаса. В последнее время Корпачев работал в Ленинск-Кузнецке. Приехал сюда в начале прошлого года. И чего только не приходилось поначалу делать! Лес валил, дома возводил — одни из щитов, другие из бревен, разбивал палатки, рыл траншеи для теплотрассы. Ближе к осени получил новый автомобиль. Тот же примерно путь прошел и Анатолий.

Оба ни свет ни заря уже на ногах, хлопочут вокруг машин. Если делают два рейса — возвращаются чуть ли не в полночь, ужинают и быстро разбирают постели. Спят как убитые.

Вот ведь какая штука — пять дней жил в Звездном, а хозяев квартиры так почти и не видел. Только в воскресенье и удалось поговорить. Оба в один голос ругают беспорядки — ну что это такое:



вечером на складе нет дежурной смены, приходится самим вручную разгружать машины, горячую воду в котельной надо чуть ли не вымаливать: своей водогрейки нет. Понятно, конечно: дело только разворачивается. Но все равно, нечего молчать. А завтра как раз профсоюзное собрание.

Такие они, эти ребята с автобазы — беспокойные, болеют за общее дело.

Организована в Звездном и механизированная колонна. Присвоен ей номер — 132. Многие молодые люди, откликнувшиеся на призыв XVII съезда комсомола, сели в Звездном за руль и уже всем доказали, что не зря доверили им ценную технику. Вспоминаю беседу с Николаем Копелевым. В городе Юрге Кемеровской области закончил пять лет назад автомотоклуб. Два года служил в армии. Потом строил канал в Саратовской области. В начале мая прибыл с комсо-

мольским отрядом в Звездный. Прорубал просеку, возводил дома. В сентябре перевели в колонну. Сели за руль и другие посланцы съезда — Владимир Антонов, Александр Глинский, Николай Литвинов, Анатолий Домрачев, Жора Губаев. На отсыпке полотна железной дороги все они изо дня в день перевыполняют нормы.

Один за другим выползают самосвалы из карьера и берут курс в тайгу. Заметно растет, удлиняясь, насыпь. И опять-таки большое спасибо надо сказать тут в адрес ДОСААФ, где все эти парни учились управлять машинами. Антонов закончил автомотоклуб в Кузнецке Пензенской области, Глинский — в Кольчугино Владимирской области, Литвинов — в Талды-Кургане, Домрачев — в Йошкар-Оле, Губаев — в Гори. Все они и в армии водили автомобили, транспортеры.





На строительстве Байкало-Амурской магистрали.

Репродукции с картин (темпера) народного художника РСФСР М. И. Самсонова, участника юбилейной выставки студии им. Грекова.

И в другом молодом поселке — Магистральном встречался с шоферами. К примеру, Анатолий Филатов. Приехал на БАМ из Стерлитамака Башкирской АССР. Там закончил курсы шоферов, туда вернулся с армейской службы. Женился. Растут дочь и сын. Нравится ребятишкам на новом месте. Да и родителям тоже.

Вот и все интервью, которое я взял у Анатолия во время рейса из карьера до зимнего поселка. Позже справился о нем у начальника автоколонны.

— Филатов? — переспросил он. — Хороший шофер!

Одно время в Магистральном у всех на устах было имя Валерия Голомарева. Выпустили о нем «молнию». Какой подвиг совершил он? А вот какой. Голомарев получил задание разведать путь на реку Улькан, определить место для нового поселка. Вчетвером отправились на бронетранспортере — Валерий, руководитель экспедиции Юрий Крысько, лесоруб Владимир Андросенко и местный житель Георгий Антипин как проводник. Шли через топи и болота, через реки и буреломы. Вязли, карабкались, снова вязли и опять выползали на твердую почву, чтобы ехать дальше. Когда стемнело, упавшее дерево протаранило лобовое стекло — осколки так и брызнули во все стороны. Другую злую шутку сыграла бурливая речка. Развернула транспортер и понесла, вот-вот перевернется. И натерпелись же страху, чего уж таить. Однако Валерий молодец, не растерялся, до крови закусил губы, шуруя рычагами. В последний момент удалось завести мотор, гусеницы заскребли по галечному дну. Вынесли-таки лошадиные силы, заключенные в стальном сердце транспортера. Были в тайге и другие происшествия — встретили, например, медведя. Он встал на задние лапы и, рявкнув, двинулся вперед. Не давить же косолапого, пришлось свернуть в сторону, уступить дорогу... На другой день выбрали место для поселка и благополучно вернулись домой.

Молодежь на стройке века рвется к технике, зная, что она — главная сила на магистрали. Одни хотят повысить квалификацию. Другие — приобрести техническую специальность. Кто раздует искорки, не даст им угаснуть?

Многое в этом могут сделать первичные организации оборонного Общества, созданные недавно в подразделениях БАМа. Вспоминаю разговор с Александром Бондарем, председателем комитета ДОСААФ строительно-монтажного поезда № 266, находящегося в Звездном. Так вот, Александр поделился такими мыслями. Комитет решил создать курсы мотоциклистов и шоферов. Усть-Кутский городской комитет ДОСААФ, которому подчиняется первичная организация, уже подобрал наглядные пособия. Руководители автобазы и механизированной колонны обещают выделить для обучения практической езде автомобили, приобрести учебные мотоциклы.

— В будущем думаем создать в Звездном спортивно-технический клуб,— так закончил Александр Бондарь.

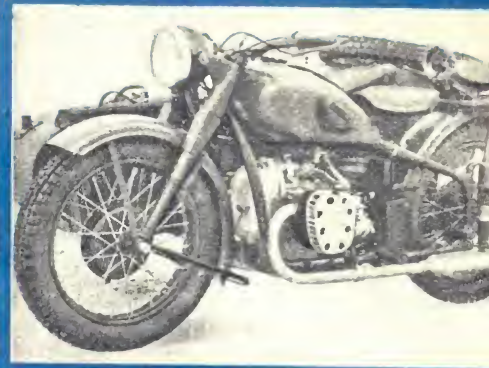
То же самое решили сделать активисты, работающие в Магистральном. Хорошо, если не останется в стороне от добрых дел Иркутский обком ДОСААФ. Эффективную помощь могли бы оказать молодым оборонным коллективам автошколы, СТК Иркутска и других городов области. Помочь на месте подобрать преподавателей и инструкторов, обеспечить курсы программами, пособиями, учебниками, оборудовать как следует классы.

Все мы с гордостью называем Байкало-Амурскую магистраль стройкой века. Нелегко проложить рельсы на тысячи верст. И прежде чем застучат на стыках колеса, в тайге зарокочут еще многие сотни автомобильных двигателей и сколько молодых людей сядут за руль!

В. СОРОКИН

Иркутская область,
Звездный — Магистральный





ИРБИТСКИЙ МИЛЛИОН

Имя этого когда-то небольшого уральского городка, а ныне промышленного города, известно во многих странах. Славу Ирбиту принес построенный в грозном 1941 году мотоциклетный завод, чьи тяжелые мотоциклы с коляской и в военное и в мирное время пользуются неизменным спросом, особенно на селе. Там, где кончается асфальт, полнее проявляются лучшие качества ирбитских машин — высокая проходимость, выносливость.

Нелегок был путь завода, от неприспособленных помещений, которых не хватало даже для размещения эвакуированных из Москвы цехов, до современного предприятия, выпустившего в завершающем году пятилетки миллионный мотоцикл.

Завод и в наши дни продолжает расти. Ввести в эксплуатацию 60,5 тысячи квадратных метров производственных площадей, реконструировать ряд устаревших участков и цехов, внедрить 190 сложных агрегатных и специальных станков, поднять уровень механизации сварочных работ до 93,6 процента — таковы наши обязательства на 1975 год.

Уверенность в том, что все намеченное в планах будет реализовано, базируется на прочной основе — трудовых успехах многотысячного заводского коллектива. Делегат XXIV съезда КПСС фрезеровщица Н. А. Мордяшова обязалась выполнить пятилетку в четыре года. Ее примеру последовали многие. И вот в минувшем году 429 человек завершили свою пятилетку, более 900 работников досрочно выполнили социалистические обязательства.

Выпускаемые ныне мотоциклы «Урал» М—67 далеко ушли в техническом отношении от первенца завода — мотоцикла-воина знаменитого М—72. Мотолюбителям знакомы машины послевоенных лет—М—52, М—61, М—62, М—63, многие из которых до сих пор верно служат своим хозяевам. В каждую новую машину конструкторы вносили передовые решения, направленные на улучшение эксплуатационных качеств. Достаточно сказать, что двигатель М—67 по мощности превосходит М—72 почти на 50 процентов, хотя рабочий объем его меньше, а моторесурс, несмотря на это, повысился вдвое. Не сравнить и комфортабельность этих машин — простейшая подвеска колес, едва смягчавшая удары от неровностей дороги, уступила место высокоэффективным гидравлическим амортизаторам автомобильного типа, жесткая рессора коляски заменена резиновыми гофрированными элементами, не требующими, кстати, никакого обслуживания. Неудивительно, что наши мотоциклы экспортируются сейчас в 22 страны мира.

Большое внимание на заводе уделяется мотоциклетному спорту. Многие новые конструкторские идеи проходят проверку в труднейших соревнованиях, а наиболее удачные из них затем реализуются на серийных дорожных мотоциклах.

О плодотворности работы коллектива завода в этом направлении свидетельствуют успешные выступления советских гонщиков на международной арене. Участвуя на нашем мотоцикле «Урал-кросс» в соревнованиях самого высокого ранга — отдельных этапах Кубка ФИМ, они не раз становились победителями и призерами. А ведь им приходилось бороться с лучшими гонщиками мира, выступавшими на мотоциклах таких известных фирм, как БМВ, «Нортон», «Триумф», «Хонда». Вот что писал, например, корреспондент популярного журнала «Дас Моторрад» (ФРГ): «Я вижу на лицах многих читателей при имени «Урал» жадное любопытство. Название уже говорит о его происхождении. Три машины этого типа, управляемые тремя советскими экипажами, производят хорошее впечатление в стилистическом отношении и имеют боевой вид. И по мощностным показателям эти машины абсолютно соответствуют европейским нормам...»

Ирбитский завод не только делает уникальные машины, но и выпускает по заказу ЦК ДОСААФ мотоциклы с коляской для внутрисоюзных соревнований по кольцевым гонкам и кроссу.

Коллектив завода постоянно наращивает производственные мощности, улучшает качество мотоциклов. В нынешнем, завершающем году пятилетки миллионная семья ирбитских мотоциклов пополнится 75 тысячами «уралов» последней модели — М—67.

А. ХАЛТУРИН,
заместитель главного конструктора завода









Дорожный мотоцикл М—72 (746 см³). Начало выпуска — 1941 г. Мощность — 22 л. с. Скорость (с коляской) — 85 км/час. Это была первая отечественная серийная модель с карданной передачей, оппозитным двигателем и телескопической передней вилкой.

Дорожный мотоцикл М—62 (649 см³). Начало выпуска — 1962 г. Мощность — 28 л. с. Скорость — 95 км/час. Этой машине предшествовала модель М—61 (649 см³), от которой и заимствован верхнеклапанный двигатель, пришедший на смену нижнеклапанному мотору М—72.

Дорожный мотоцикл М—67 (649 см³). Начало выпуска — 1974 г. Мощность — 32 л. с. Скорость — 105 км/час. На модели М—67 впервые для ирбитских машин применена 12-вольтовая система электрооборудования.

Спортивный мотоцикл «Кросс—1» (746 см³). Начало выпуска — 1973 г. Мощность 55—60 л. с. Первые спортивные мотоциклы (М—75) ирбитский завод стал строить (малыми партиями) в 1947 году.

Патрульный мотоцикл М—67П (649 см³). Начало выпуска — 1974 г. Мощность — 32 л. с. Скорость — 125 км/час (для «одиночки»). Мотоцикл оснащен специальным оборудованием. Изготовляется небольшими партиями.

Улица Новая — не магистральная и не лучшая в Рязани, однако кого ни спросишь, как туда попасть, отвечают вопросом: вам в автошколу ДОСААФ! Многие жители города знают о школе, хотя переехала она сюда не так уж давно.

— Здание новое, улица Новая, оборудование, мебель тоже завезли новые — из старого ничего не взяли, — поясняет начальник школы Н. Д. Подзолов. И добавляет: — Вот только с традициями не расстаемся.

А в добрых традициях рязанской образцовой автошколы — высокое качество обучения и воспитания специалистов для Советских Вооруженных Сил, стремление к постоянному совершенствованию материально-технической базы, методического мастерства преподавателей на основе широкого развертывания социалистического соревнования.

Много в школе умелых методистов. Мы предоставляем слово одному из них — преподавателю Алексею Григорьевичу КОПЫЛОВУ, который вот уже четыре года подряд лидирует среди своих товарищей, выпуская курсантов только с хорошими и отличными оценками.

В методике нужен поиск

Рождено соревнованием

Как-то один наш коллега, приехавший из другого города, просматривая мои личные социалистические обязательства на этот год, задумался над словами о повышении методического уровня, о творческом применении педагогических принципов, обогащении их. «Скажи мне откровенно, — спросил он, — в прошлогодних обязательствах у тебя этот пункт тоже значился?» «Конечно, — говорю. — Может быть, в иных выражениях, но суть была та же».

Я понимал вопрос своего товарища: в педагогической науке немало проторенных дорог. О методике преподавания написаны чуть ли не горы учебников, пособий, разработок. Кажется, все разложено по полочкам, бери с любой из них нужное пособие — и шагай на урок. Какие тут еще поиски?

Конечно, каждый из нас стремится использовать все ценное, что содержится в учебных пособиях. Они ведь, как правило, соединяют в себе результаты теоретических исследований с практикой, опытом и являются для педагогов хорошим ориентиром.

Но вот в новом учебном году ты переступил порог класса. А тут уже сидят другие люди — не те, что были в прошлом, может быть, и с образованием повыше и с запросами потребательнее. Да и классы обновились: в них появились новые автомобили, электрифицированные стенды, киноустановка и другое оборудование, которого раньше не было. Следовательно, со старыми знаниями, с устоявшейся меркой в методике делать тебе здесь нечего, если не хочешь оскандалиться. Вот и задумывайся, ищи правильные подходы к сегодняшнему курсанту, умей с наибольшей эффективностью использовать новые средства обучения, будь гибче в методических приемах.

Так, или приблизительно так, я объяснил коллеге то, что кроется за строкой моих социалистических обязательств о творческом применении принципов педагогики.

Стоять на месте нам само время не позволяет. Нынешний год — год 30-летия Победы, завершения пятилетки, подготовки к XXV съезду КПСС предъявляет особый счет и нам, преподавателям, призванным формировать высокие качества юноши, будущего защитника Родины.



А. Г. Копылов за подготовкой к очередному занятию.

Глубоко осознавая это, педагогический коллектив нашей автошколы активизировал методическую работу. Составлен ее годовой план, где все четко расписано — время, место, кто за что отвечает, какие темы разрабатывает.

Хорошую зарядку мы получили на сборах перед началом учебного года: обменялись опытом, ознакомились с новой автомобильной техникой, прослушали цикл лекций. В течение всего года у нас регулярно проводится плановая учеба преподавателей. Большую пользу приносят взаимные посещения уроков. Опытных методистов в школе немало, у каждого есть чему поучиться. Я, например, всегда с большим удовлетворением бываю на занятиях, которые проводит В. М. Лаптев. Отличительное его качество — умение как-то по-особому детализировать предмет, научить курсанта докапываться до мельчайших подробностей в этом предмете. Уж на что трудно обычно дается ребятам электрооборудование автомобиля, а на уроках Лаптева этих трудностей курсанты вроде бы и не ощущают. Это оттого, что Василий Максимович и методист опытный, и предмет назубок знает, и руки у него золотые. Недавно он в смотре-конкурсе на лучшее оборудование класса вышел на первое место по школе. Содержательно и интересно проводят занятия по устройству автомобиля, правилам дорожного движения, лабораторно-практические занятия преподаватели И. П. Сергеев, А. Е. Ерошеня, мастера И. М. Калинин, С. И. Макаркин, И. Н. Мещеряков.

Тому, кто побывает в нашей автошколе, советую заглянуть в книгу протоколов заседаний педсовета, и вы убедитесь, что поиски в методике у нас — дело не случайное. На одном заседании педсовет проводит разбор открытого урока по политической подготовке (тема 5), затем рассматривает и утверждает методические разработки по устройству автомобиля (темы 22, 23, 24 — «Сцепление», «Коробка передач и раздаточная коробка», «Карданная передача и ведущие мосты»). На другом — опять разбор открытого урока, на этот раз по правилам дорожного движения, а за ним рассматривается вопрос о порядке проверки выполнения индивидуальных социалистических обязательств, взятых курсантами и преподавателями. Каждое заседание педсовета — для нас тоже своего рода школа опыта и мастерства.

Что касается лично моих методов обучения будущих воинов-водителей, то они, вероятно, в чем-то схожи с методами моих товарищей, а в чем-то и отличаются; у каждого из нас есть свой непосредственный опыт, чутье, мастерство, накопленные годами.

Я горячий сторонник индивидуального подхода к обучаемым. Поэтому в первые же дни знакомства с группой стараюсь узнать о каждом человеке как можно больше: о его способностях, наклонностях, чертах характера, общей культуре, увлечениях. Известно, что срок обучения в автошколе короткий, поток следует за потоком. В памяти даже фамилии всех курсантов сразу не удержишь. Помогает тетрадь, своего рода дневник, где я делаю пометки об итогах урока, а перед началом следующего к этим заметкам возвращаюсь, просматриваю их и уже знаю, на что надо больше обратить внимание и как разговаривать с курсантами, с кого спросить построже, кому помочь.

Недавний пример. Объясняю материал по механизмам и системам автомобильного четырехтактного карбюраторного двигателя и вижу, что воспринимают его неодинаково. Курсант Осокин напрягается, силясь запомнить то, что излагаю, а сидящий рядом с ним Лавренов скучает, фигурки в тетради рисует. Вызываю его, задаю контрольный вопрос. А он, словно по писаному, отчеканивает. Вскоре выяснилось, что чуть ли не с пятого класса Лавренов увлекается техникой, знает и карбюраторные и дизельные двигатели, вообще хорошо разбирается в автомобиле. Правда, потом ему скучать не приходилось — он стал активным помощником преподавателя во внеурочные часы, которые я практикую для отстающих, помогал сво-

им товарищам — тому же Осокину, Кирюшкину, другим на лабораторно-практических занятиях.

Индивидуальный подход, как я его понимаю и провожу в жизнь, — не только помощь отстающим в изучении автомобиля и умении им управлять. Это и постоянная забота о моральной, физической закалке юноши, воспитании его в духе советского патриотизма, об удовлетворении духовных запросов. И все это лежит на нас, преподавателях. Дело это хлопотное, трудное. Водим ребят в музеи, на выставки, на военно-патриотические фильмы, посещаем родителей, присутствуем на сдаче нормативов ГТО, что, в общем-то, уже выходит за рамки вопроса о методике преподавания. Но зато, когда я провожу очередное занятие, знаю, кто чем дышит, знаю, как подойти именно в этот час к изложению темы или ее повторению.

Еще одну, на мой взгляд, важную особенность в методике следовало бы подчеркнуть — умение органически слить обучение с воспитанием и теорию с практикой. В первом случае мне лично помогает фронтовой опыт службы в автомобильных подразделениях и просто опыт жизненный. Всячески борюсь с леностью, пассивностью, если ее замечаю, стараюсь на примерах из боевых действий показать, как важны для водителя преданность делу, моральная стойкость, особенно теперь, в век сложной техники, которой управляет человек в армии, на полях учений, готовясь к защите Родины.

О связи же теории с практикой скажу так. Чего греха таить, бытует среди преподавателей автодела в некоторых учебных организациях настроение: моя, мол, обязанность объяснить устройство автомобиля, правила движения, а для практического обучения есть инструкторы и мастера. Преподаватели нашей автошколы придерживаются иного принципа. Я, например, в процессе вождения по городским или загородным маршрутам, тренировок на автодроме регулярно встречаюсь с инструктором. Кто как не он может подсказать преподавателю, что этот курсант, скажем, нечетко усвоил знаки, у другого слабое место — правила проезда нерегулируемого перекрестка и т. п.

На лабораторно-практических занятиях, разборочно-сборочных работах также стараешься побольше дать курсанту нагрузки по той теме, где он хромает в теории. Очень развивает практические навыки участие в рационализаторской работе. Поэтому мы привлекаем ребят к оборудованию классов — разрезанию агрегатов, устройству электрифицированных стендов.

В заключение скажу: соревнуемся мы с сильным партнером — тульской образцовой автошколой ДОСААФ, развернули соцсоревнование между учебными группами, работаем и учимся по личным соцобязательствам. Созданы необходимые условия для высококачественной подготовки водителей — специализированные, хорошо оснащенные классы, автодром, есть учебные автомобили последних моделей — ЗИЛ—130, ГАЗ—66, ГАЗ—53, «Урал—375». Поиски новых форм в методике — составная, неотъемлемая часть учебно-воспитательной работы, которую мы намерены завершить в этом году с высокими показателями.

А. КОПЫЛОВ,
преподаватель

г. Рязань

НАГРАДЫ СПАРТАКИАДЫ

Спартакиада — это рост количества соревнований и их участников, более напряженная борьба за призовые места, праздничная, приподнятая обстановка на спортивной арене. Справедливо, что в такие годы наград для победителей больше: ведь завоевать их намного труднее, чем на обычных чемпионатах. Вот почему заветная мечта любого спортсмена — будь то ветеран, умудренный опытом, или дебютант, добившийся права стать членом сборной команды, — занять ступеньку на спартакиадном пьедестале почета. И самая волнующая минута — когда на груди вместе с медалью победителя или призера чемпионата страны прикрепят жетон лауреата Спартакиады.

На этой странице мы представляем памятные жетоны, выпущенные ЦК ДОСААФ СССР для победителей военно-технических соревнований по программе VI Спартакиады народов СССР (всего их 14, и здесь выбраны только отдельные образцы). Первый из них — настольный. Выполнен он в трех вариантах — «золотой», «серебряный» и «бронзовый». Ими будут награждаться те из команд союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, которые займут первое, второе, третье места в отдельных видах финальных соревнований. Остальные жетоны — победителям всесоюзных, республиканских, областных и районных состязаний. На районном этапе награждается жетоном (золотого цвета) только победитель. В соревнованиях более высокого масштаба жетоны, имеющие золотую, серебряную и бронзовую окраску, предназначены соответственно трем первым призерам. На оборотной стороне жетонов надпись «Спартакиада посвящена XXX-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне».

Не обойдены вниманием и устроители соревнований. Те из них, кто проведет спартакиадные старты на высоком организационном и спортивном уровне, будут награждаться специальными жетонами «За отличную организацию соревнований».

Итак, награды ждут победителей Спартакиады.



Эти награды будут вручаться на спартакиадных соревнованиях.

На оборотной стороне жетонов надпись: «Спартакиада посвящена XXX-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне».

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

ПЛЕНУМЫ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ

ФАС СССР. Обстоятельный разговор о путях дальнейшего развития автомобильного спорта в стране шел на отчетно-выборном пленуме Совета ФАС СССР. Докладчик — председатель Федерации Л. Афанасьев и выступавшие в прениях отмечали заметные успехи, достигнутые советским автоспортом в последние годы. Сейчас его культивируют 13 996 организаций. У нас насчитывается 13 заслуженных мастеров, около 600 мастеров и более 1000 кандидатов в мастера спорта. Подготовлен большой отряд судей, штатных тренеров и общественных инструкторов.

Вместе с тем, на пленуме указывалось, что состояние и темпы развития автоспорта, его материально-техническая база, уровень мастерства гонщиков еще не соответствуют современным требованиям. Автоспорт не в полной мере используется для повышения квалификации водительских кадров, в него слабо вовлекаются шоферы-профессионалы и автолюбители, число которых с каждым годом растет.

В принятом постановлении пленум наметил меры по дальнейшему росту массовости автомобильных соревнований, совершенствованию мастерства спортсменов.

Председателем президиума ФАС СССР вновь избран доктор технических наук ректор Московского автодорожного института Леонид Леонидович Афанасьев.

ФМС СССР. Более 130 тысяч мотоциклетных соревнований состоялось в нашей стране за последние четыре года. В них стартовало почти 2,5 миллиона участников. Эти цифры, показывающие уровень развития советского мотоспорта, приводились на отчетно-выборном пленуме Совета ФМС СССР. Выступивший с докладом председатель Федерации Л. Страхов сделал анализ достижений наших мотоциклистов, охарактеризовал проблемы, стоящие перед мотоспортом. В частности, отмечалось низкое качество многих спортивных мотоциклов, выпускаемых нашими заводами.

Участники пленума приняли постановление о задачах по дальнейшему развитию мотоспорта в стране.

Председателем президиума ФМС СССР вновь избран генерал-майор Лев Николаевич Страхов.

В работе обоих пленумов принимал участие заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР А. Н. Скворцов.

АДРЕС: КамАЗ

В Набережные Челны непрерывным потоком идут грузы — индустриальные и строительные, нужные стройке, заводу и растущему городу. В начале года завершил поставку изделий для автогиганта коллектив объединения «Армэлектросвет». Он отправил на КамАЗ лампы на сумму 1 миллион рублей. Люминесцентные будут освещать цехи завода, автомобильные пойдут на комплектацию машин. На лампах из Еревана стоит государственный Знак качества.

Среди грузов из Москвы, Казани, Нижнекамска, Альметьевска большими партиями поступают... книги. Строители КамАЗа получили в этом году подарок — городскую центральную библиотеку. Просторные читальные залы, служебные помещения занимают свыше полутора тысяч квадратных метров площади, книгохранилище рассчитано на 300 тысяч томов. Камазовцы называют это новое учреждение культуры библиотекой дружбы и братства: десятки библиотек делятся книгами с всесоюзной ударной стройкой. Сюда уже поступило 75 тысяч экземпляров различных изданий художественной, политической и технической литературы.

В библиотеке автограда решено устроить музей Героя Советского Союза Мусы Джалиля. На вечное хранение строителям КамАЗа будут переданы любимые книги и личные вещи поэта-патриота. Его имя присвоено библиотеке.

Город автомобилестроителей раздвинул свои границы. Новые массивы на 170 с лишним тысяч квадратных метров жилой площади возвели здесь досрочно москвичи.

В 1975 году московские строители на КамАЗе также решили досрочно выполнить задания. Они обязались сдать в эксплуатацию 150 тысяч квадратных метров жилья к 1 ноября и, таким образом, к празднику рапортовать о выполнении девятой пятилетки в целом.

«АвтоМАЗ»

1 января 1975 года создано новое производственное объединение «АвтоМАЗ». В него вошли: минский автомобильный завод (головное предприятие), минский рессорный, барановичский автоагрегатный, калининградский запасных частей, а также строящийся завод автомобильных агрегатов в г. Осиповичи.

Создание объединения — важный шаг на пути к ускорению технического прогресса, повышению эффективности производства. В новых условиях увеличиваются возможности для углубления специализации предприятий, для лучшего использования основных фондов, оборудования и производственных площадей. В то же время создание объединения предъявляет особые требования по совершенствованию стиля и методов хозяйственного руководства, структуры управления.

В начале года на минском автомобильном заводе была принята в эксплуатацию первая очередь автоматизированной системы управления производством. Калининградский завод запасных частей уже освоил выпуск первых изделий для комплектования автомобилей семейства МАЗ—500.

Минские автомобилестроители в завершающем году пятилетки решили выполнить пятилетний план по объему производства в июле и обеспечить рост производительности труда на 40 процентов по сравнению с 1970 годом.

ЮБИЛЕЙ ПРОБЕГА

Исполняется 50 лет с того дня, когда в Ленинграде был дан старт большому Всесоюзному испытательному пробегу. По тем временам это было событие первостепенной важности в автомобильной жизни. В пробеге участвовало 124 автомобиля. Легковые (их было 79) прошли по маршруту Ленинград—Москва—Тула — Орел — Курск — Харьков — Артемовск — Ростов-на-Дону — Владикавказ (ныне Орджоникидзе) — Тифлис (Тбилиси) — Москва протяженностью 4695 километров. Для грузовиков был избран более короткий (1724 километра) путь: Ленинград — Москва — Тула — Орел — Курск — Москва.

Пробег был организован в целях всестороннего изучения конструкций машин разных фирм и стран, а также выявления их пригодности по проходимости, надежности, экономичности, динамике и качеству изготовления для работы на дорогах того времени. Командором такого серьезного с технической точки зрения испытания был видный ученый директор НАМИ Н. Р. Брилинг. Примечательно участие в нем двух грузовиков АМО—Ф15, первенцев отечественного автомобилестроения. Эти машины показали себя способными конкурировать с зарубежными автомобилями своего класса.

АЭРОДРОМНЫЙ АВТОБУС

Расписание прилета и отлета воздушных лайнеров в крупных аэропортах все больше напоминает расписание пригородных электричек. Но на этом сходство, пожалуй, кончается. Каждая электричка вплотную подходит к зданию вокзала. К самолету и от самолета пассажиров надо на чем-то возить. Всем знакомы микропоезда, работающие на аэродромах. В скором времени в составе аэродромной службы появятся специальные автобусы ЛиАЗ—677П.



Основное отличие нового ликинского автобуса — четыре двери для пассажиров: две слева и две справа и, естественно, меньшее — всего 10 — число мест для сидения. Напомним, что у городского ЛиАЗ—677 их 25, у пригородного ЛиАЗ—677В—34, а у экскурсионного однодверного ЛиАЗ—677В — 37. Вместимость нового автобуса — 110 человек, то есть, практически, все пассажиры одного самолета могут быть перевезены за один раз. В соответствии с техническими требованиями Министерства гражданской авиации машина оборудована радиостанцией и специальной световой сигнализацией.

В остальном ЛиАЗ—677П практически не отличается от собратьев по марке: у него восьмицилиндровый V-образный карбюраторный двигатель ЗИЛ—375Я7 мощностью 180 л. с., автоматическая гидромеханическая трансмиссия, разнесенная главная передача, рулевое управление с гидроусилителем, тормозная система с раздельным пневматическим приводом, зависимая пневморессорная подвеска.

ГАРАЖ ДЛЯ ТАКСИ

В центре Свердловска вырос новый многоэтажный гараж для легковых такси. В современном здании из стекла и бетона удобные стоянки на 850 автомобилей, а также весь комплекс технической службы.

Фото А. Грахова (ТАСС)





По адресам героев-водителей Экспедиция журнала «За рулем»

ПАМЯТЬ О НИХ СВЯЩЕННА



Памятник Героям Советского Союза Т. Светличному, П. Назаренко и С. Бородулину в г. Сенно.

На улице Мира в селе Трехсельском, в маленькой белой хатке, построенной еще в 1923 году, живет Прасковья Павловна. Из этого дома в 1939 году ушел в армию ее муж, Павел Назаренко. В 1941-м он уже готовился к демобилизации, радовался предстоящей встрече с женой и двухлетней дочуркой... Война перечеркнула эти планы. Как оказалось — навсегда.

Но тогда ведь никто этого не знал. Павел Назаренко, скрепя сердце, отступал; терпеливо держался в обороне; наступал, когда пришел черед наступать,— словом, воевал как положено солдату. Мало осталось свидетельств того, что чувствовал он в те дни, о чем думал. Но все-таки они есть. У Прасковьи Павловны сохранилось несколько писем. Одно из них помечено 10 мая 1943 года. Вот несколько строк: «Привет из Москвы! Здравствуйте, многоуважаемые дорогие родные — мамаша, жена Паша и доченька Раиса Павловна! Во первых строках моего письма разрешите узнать, дорогие, живы ли вы или никого не осталось после этого озверелого врага. Дорогие родные, вот уже скоро будет год, как я о вас ничего не слышу. Разве не обидно, что наш народ переносит такие трудности после этого фашистского ига. Но ничего, скоро все уладится... Я вам сообщаю, что жив и здоров, чего и вам желаю. Нахожусь сейчас на отдыхе. Отдохнем и тогда еще сильней ударим по врагу и скорей будем жить мирно в нашей родной стране».

В этих коротких, пусть не очень гладких строчках, написанных в госпитале, — Павел называл это «отдыхом» — весь человек, со всей его болью и тревогой за родных, остававшихся в оккупации, со страстной ненавистью к захватчикам, с верой в светлое будущее...

У Прасковьи Павловны сохранились еще два письма: от 30 января и 17 мая 1944 года. Последнее написано Павлом почти за месяц до гибели. К этому времени военный шофер водитель «катюши» гвардии старший сержант Павел Назаренко уже испытал радость побед, уже начал думать о возвращении к мирной жизни. «...Сейчас почти лето, — писал он. — Сухо, тепло, хорошо. Пишите, какая у вас погода, как насчет работы, как урожай, кто бригадирит, описывайте все. А наше дело бить врага, не давая ему остановки...» Эти заключительные строчки звучат как клятва. И в своем последнем бою он эту клятву сдержал.

Шли бои в Белоруссии. Под Богушевском в прорыв была введена конно-механизированная группа генерала Н. С. Осликовского. Вместе с конниками по лесным дорогам, через зыбкие болота двигались боевые машины 3-го отдельного гвардейского минометного полка. Они то и дело застревали, приходилось пускать в ход лопаты, топоры, делать настилы — только бы не отстать от конницы.

Но и в этой обстановке нет-нет да и вспоминал Павел о митинге, состоявшемся перед началом наступления. Командир расчета Тимофей Светличный заверил тогда, что их полностью коммунистическое подразделение в бою не подведет и будет драться по-гвардейски.

Сергей Бородулин, наводчик, кандидат в члены ВКП(б), после митинга подошел к парторгу и молча протянул заявление о приеме в члены партии.

А он, Павел, оценил тогда свою роль так: «Мое дело простое — сидеть за «баранкой». Но заверяю: где кавалерия пройдет — там и моя машина проберется. Вот и все!»

Павел улыбается про себя: расчет у них дружный, боевой, проверенный. Второй год вместе воюют. На таких друзей можно положиться...

К вечеру миновали деревню Кожемяки и уже в темноте вышли к заболоченной неширокой речушке Оболянке. Конники переправились быстро. С автомобилями дело застопорилось. По вязкой топи было трудно подобраться к берегу.

Когда же началась переправа, черноту ночи вспороли нити трассирующих пуль, разорвали тугие взрывы: крупная группировка врага, прорываясь из окружения, вышла к единственной в том районе переправе и столкнулась с гвардейцами-минометчиками. Бой сразу принял ожесточенный характер. Фашисты рвались вперед — переправа им нужна была как жизнь. Оказавшиеся отрезанными от своих, гвардейцы решили задержать врага. Сейчас кажется непостижимым, как могла «катюша», лишенная укрытия и маневренности, прижатая к реке, сражаться в течение почти восьми часов. Но это было так, именно так. Атака за атакой накатывалась на позиции расчета, занявшего круговую оборону, — и откатывалась назад. На рассвете противник бросил в бой танки, потом подошел «фердинанд». Силы стали неравными. Но гвардейцы стояли неколебимо. Назаренко успевал выводить машину из-под огня, снова занимать выгодную позицию, помогать заряжать установку, отстреливаться из автомата. А гитлеровцы все наседали.

Уже ранен Светличный. Ранен Бородулин. Ранен и Назаренко. Но бой не кончен. Надо выпустить по врагу оставшиеся реактивные снаряды, а уж потом, если не будет другого выхода, уничтожить установку....

Но в это время вражеский снаряд попадает в «катюшу», и тут же еще один... Взрыв, взрыв... Столб огня и дыма встал на том месте, где была установка. В нем, до конца выполнив свой долг, погибли гвардейцы-минометчики. Погибли, уничтожив тридцать вражеских автомобилей, один танк и около пятисот фашистов.

...В старом парке белорусского города Сенно, за освобождение которого сражались и отдали жизни Герои, на высоком постаменте застыла фигура воина. Это памятник Тимофею Светличному, Сергею Бородулину и Павлу Назаренко. Три улицы в городе названы именами Героев. В Краснодарском крае, в Трехсельском, родном селе Героя Советского Союза Павла Ивановича Назаренко, также есть улица, носящая его имя. И право называться его именем предоставляется лучшему пионерскому отряду трехсельской школы.

Уроженец Кубани Павел Назаренко погиб в Белоруссии. А в кубанском городе Темрюке похоронен Герой Советского Союза Владимир Николаевич Тер-

лецкий, уроженец Винницкой области. Если попытаться провести параллели в их судьбах, то можно увидеть, как удивительно много в них общего. Они были почти одного возраста (поэтому в армию попали еще до войны), находились в одном воинском звании. Владимир Терлецкий, как и Павел Назаренко, управлял автомобилем с реактивной установкой. Братьями по судьбам они остались и в самой своей смерти: оба твердо знали, во имя чего отдавали жизнь.

28 мая 1943 года шли упорные бои под Темрюком. 273-й дивизион 50-го гвардейского минометного полка получил приказ поддержать наши танки и пехоту, ударить по скоплению фашистов. На пути к позиции автомобили попали под бомбежку. Часть их получила серьезные повреждения, другие уцелели и вышли к передовой. Залп, другой, третий — на позициях гитлеровцев забушевало море огня. Но и «катюши» подверглись бомбардировке. Осколком бомбы водитель автомобиля гвардии старший сержант Терлецкий был ранен в живот. Когда налет кончился, он обнаружил, что из всего расчета остался в живых один. Зажав рану, превозмогая боль, добрался Терлецкий до кабины и выпустил по врагу снаряды, которые не успели выпустить погибшие друзья. Теряя сознание, последними усилиями воли и слабеющих мышц он еще вывел автомобиль за небольшой пригорок и застыл на руле. Когда товарищи из другого боевого расчета подбежали к машине, Владимир Терлецкий был мертв.



В музее истории Рязанского высшего военного автомобильного инженерного училища. Ветеран войны полковник Г. А. Закржевский рассказывает курсантам Б. Николаеву и В. Орлову о боевых наградах Героя Советского Союза С. И. Полежайкина, переданных музею родными Героя на вечное хранение.

Фото В. Ширшова и авторов

Его похоронили в Темрюке, на площади, и площадь стала называться его именем. Позже, когда на кладбище было организовано захоронение всех Героев Советского Союза, погибших под Темрюком, туда перенесли и могилу Терлецкого. Там мы и сделали снимок, публикуемый здесь.



Здесь похоронен Герой Советского Союза гвардии старший сержант Владимир Николаевич Терлецкий.

На этом закончился наш мотоциклетный маршрут.

Следующий — автомобильный — повел нас на запад по тем дорогам, по которым летом сорок первого пришел враг и по которым его гнали в сорок четвертом. Первым пунктом, помеченным на нашей карте, стал тот самый белорусский городок Сенно, который мы уже упоминали.

Удивительным образом сошлись здесь судьбы наших героев! В здешних лесах громил врагов Иван Русин. В этот городок ворвался одним из первых Григорий Галуза. Тут воевал Иван Самодеев. Недалеко, под городом погиб Павел Назаренко. И всего в каких-то ста километрах южнее Сенно, через Круглое, Слободы и дальше на Минск — Вильнюс — Вевис — Кретингу прошел боевой путь Героя Советского Союза гвардии старшего лейтенанта Сергея Ивановича Полежайкина.

Начал он воевать в мае 1943 года. Его биография, как и биография любого его сверстника, вполне могла бы в это время уместиться в нескольких строчках.

Родился 14 сентября 1920 года в селе Старые Турдаки Качкуровского района Мордовской АССР. Окончил семь классов, работал в лаборатории зерна. В Красную Армию был призван в сентябре 1940 года. Окончил военное училище — ныне оно называется Рязанское высшее военное автомобильное инженерное. После выпуска попал в 5-ю гвардейскую танковую армию, которая сражалась на Курской дуге. Здесь получил под командование мотоциклетное подразделение, здесь принял боевое крещение.

И уже в этих боях родилась слава о нем как о замечательном командире-разведчике.

Старшим начальникам нравились его подтянутость, дисциплинированность, глубокое знание военного дела. Подчиненные души не чаяли в молодом лейтенанте за то, что умел он водить любую боевую машину (да еще как водить!); был строг к ним — но еще больше к себе; умел приказывать — но и личной храбрости и отваги ему было не занимать...

Однажды группа разведчиков на трех танках незаметно проникла в тыл противника. Нужно было взять «языка». Танки оставили в укрытии. В сумерках Полежайкин с группой бойцов вошел в село и вплотную подкрался к дому, где размещался штаб. Часового удалось снять без шума. «Хенде хох! Сдавайтесь!» — крикнул командир фашистским офицерам. В ответ раздались выстрелы.

— Гранату! — приказал Сергей.

В окно полетела граната. Оставшихся в живых гитлеровцев взяли в плен, захватили важные документы. Другая группа бойцов в это время довершала разгром караульного помещения.

Таким он был всегда — хладнокровным и дерзким, осторожным и смелым. И всегда думал о том, чтобы не только выполнить задачу, но и обойтись без потерь. Дорожить каждым солдатом — было непреложным правилом Полежайкина. И потому часто он сам делал то, что могли бы сделать другие.

В один из летних дней 1944 года его группа, — а теперь он уже был офицером разведки полка и носил погоны старшего лейтенанта, — снова оказалась во вражеском тылу. Задание — разведать силы противника в двух населенных пунктах. Но чтобы пробраться к ним, нужно миновать хутор, занятый гитлеровцами. Другой дороги нет.

Операция была молниеносной. Броневики ворвались в хутор сразу с двух сторон, бой длился считанные минуты. Разведчики захватили две исправные легковые машины и много боеприпасов. А у Полежайкина родился новый дерзкий план...

Б. ДЕМЧЕНКО, Е. ЮДКОВСКАЯ, спецкоры «За рулем»

Краснодарский край — Литовская ССР — Белорусская ССР

Окончание — в следующем номере

«Запорожец—968А»







Всем знакомы эти юркие машины с эмблемой запорожского завода «Коммунар». Они давно зарекомендовали себя как простые, надежные, неприхотливые и пригодные для эксплуатации в любых климатических условиях. Из года в год выпускаемые модели совершенствуются: увеличивается их надежность и долговечность, повышается комфорт и безопасность для водителя и пассажиров, улучшается внешняя и внутренняя отделка машин.

В конце 1974 года начато производство «запорожцев» усовершенствованной модели «968А» и двух ее модификаций — «968АБ» и «968АБ2». Наряду с ними продолжается выпуск прежних моделей «968» и «968Р», с которыми читатели «За рулем» уже знакомы (1974, № 4).

«Запорожец—968А» представляет собой дальнейшую модернизацию легкового автомобиля ЗАЗ—968. Что же в нем нового? Начнем с кузова. Прежде всего укажем на сиденья, однотипные с теми, что ставятся на ВАЗ—2101. У них удобной формы подушки и спинки; передние сиденья регулируются по расстоянию до руля и углу наклона спинки.

Поскольку у ЗАЗ—968А, как и у его предшественников, кузов двухдверный, чтобы сесть на задние места приходится отклонять вперед по ходу машины передние сиденья. При аварии они могут изменить положение. Конструкторы нашли способ повысить безопасность: передние сиденья при закрытых дверях блокируются специальными фиксаторами, установленными на порогах.

Изменения коснулись панели приборов. Теперь она покрыта травмобезопасной мягкой обивкой. Новинкой для «запорожцев» являются замок зажигания с противоугонным устройством и лампа аварийной сигнализации тормозной системы. Дело в том, что ЗАЗ—968А, в отличие от предшественников, оснащен раздельным гидравлическим приводом к передним и задним тормозам. Его главный тормозной цилиндр однотипен с «жигулевским» и связан с подвесной (прежде была напольная) педалью тормоза. Каждая секция главного цилиндра питается тормозной жидкостью из отдельного бачка, поэтому на щите «передка» со стороны багажного отсека можно видеть три бачка (третий обслуживает гидропривод сцепления). Контрольная лампа на панели приборов имеет прямое отношение к этим конструктивным новшествам. Когда оба контура раздельного гидропривода действуют исправно, лампа загорается при нажатии на педаль и тут же гаснет. Если неисправен один из контуров — лампа продолжает гореть все время, пока нажата педаль.

Усовершенствования в тормозной системе направлены на повышение активной безопасности движения. Этой же цели служит двухпозиционный регулятор наклона у зеркала заднего вида: благодаря ему водителю не так мешает свет фар нагоняющей машины. Следует отметить травмобезопасные внутренние ручки замков дверей и сами замки. Что же касается точек крепления ремней безопасности и травмобезопасной колонки руля, то эти конструктивные детали «Запорожец—968А» унаследовал еще от модели «968». Разумеется, и все другие нововведения, которые появились на ЗАЗ—968 образца 1974 года, сохранились на ЗАЗ—968А.

Многих автомобилистов, естественно, интересует судьба модели «968». Ее производство сохраняется, и на ней завод постепенно будет ставить ряд узлов и деталей, внедренных на «Запорожце—968А». Модель «968» в настоящее время оснащается 40-сильным двигателем, работающим на бензине А-76.

Г. КОНСТАНТИНОВ, Е. МАТВЕЕВ

Усовершенствованная панель приборов.

Моторный отсек с 45-сильным двигателем.

Фото А. Ганюшина и А. Гедиримского

Техническая характеристика (в скобках данные модели «968»)

Двигатель. Число цилиндров — 4; охлаждение — воздушное; диаметр цилиндра — 76 мм; ход поршня — 66 мм; рабочий объем — 1198 см³; степень сжатия 8,4 (7,2); бензин АИ-93 (А-76); мощность — 45 (40) л. с. при 4600 (4400) об/мин; максимальный крутящий момент — 8,2 (7,6) кгм при 3200 (2900) об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — сухое однодисковое с ведомым диском диаметром 190 мм. Коробка передач — четырехступенчатая с передаточными числами: I — 3,80; II — 2,12; III — 1,409; IV — 0,964; ЗХ — 4,156. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и передаточным числом 4,125. Шины модели И-151 размером 6,15—13.

Управление. Тормоза — барабанные с гидравлическим раздельным приводом, двумя ведущими колодками на передних колесах и автоматической регулировкой зазора. Рулевой механизм — глобоидальный червяк и двойной ролик. Рулевая колонка — травмобезопасная.

Размеры и вес. База — 2160 мм. Колея — 1220 мм (спереди) и 1200 мм (сзади). Длина — 3730 мм. Ширина — 1570 мм. Высота (без нагрузки) — 1400 мм. Дорожный просвет — 190 мм. Вес в снаряженном состоянии — 840 (790) кг. Распределение веса между передней и задней осями при полной нагрузке — 40,5 и 59,5 процента.

Эксплуатационные данные. Максимальная скорость 121 (116) км/час. Время разгона с места до 100 км/час при полной нагрузке — 38 (43) сек., при нагрузке 1 человек — 27,5 (28) сек. Тормозной путь со скорости 50 км/час — 16 м. Радиус поворота — 5,5 м. Контрольный расход топлива при скорости 30—40 км/час — 5,9 л/100 км. Запас топлива — 40 (30) л.

Самосвал КрАЗ—251







Этот грузовик с солидной внешностью сразу обратил на себя внимание посетителей выставки, которая посвящалась 50-летию советского автомобилестроения. Его просторная, светлая, с прекрасной обзорностью кабина, характерные крупно вылепленные объемы переднего оперения свидетельствовали о большом труде опытных дизайнеров.

КрАЗ—251 — так называется грузовик — был представлен не как серийная машина, а как один из опытных образцов, над которыми ведут работу конструкторы и испытатели кременчугского автомобильного завода.

Что нового в этой машине? Уже с первого взгляда можно отметить бездисковые колеса, более удобные при демонтаже, защитный поддон перед картером двигателя и балкой передней оси, хорошо застрахованные от повреждений фары, которые упрятаны в ниши бампера, глубокий капот, при подъеме которого открывается удобный доступ к узлам двигателя.

А что представляет собой новый КрАЗ в цифрах? Об этом можно было узнать из планшета с краткой характеристикой, укрепленного рядом с машиной. Начнем с весовых данных. КрАЗ—251 в снаряженном состоянии весит 11 525 кг, то есть чуть больше, чем выпускаемая ныне модель КрАЗ—256Б. Однако его грузоподъемность выросла до 14 тонн. Вспомним, что сегодняшний кременчугский самосвал рассчитан на 11 тонн, и лишь при работе в карьерах допускается повышение грузоподъемности до 12 тонн. В новой машине более экономно использованы отдельные элементы конструкции.

Опытный образец нового 14-тонного самосвала на испытаниях.

КрАЗ—251 оснащен бездисковыми колесами и комфортабельной кабиной.

Габаритная ширина машины уменьшена с 2640 до 2500 мм.

Фото В. Ширшова и Б. Басса

Если сравнить КрАЗ—251 с нынешней моделью, то мы увидим, что новичок компактнее. Он на 110 мм короче (длина 8100 мм), а база у него на 180 мм меньше (4600 мм). По ширине (2500 мм) КрАЗ—251 соответствует требованиям к габаритам автомобилей, эксплуатируемых на дорогах общего пользования.

Перспективный самосвал кременчугского завода оснащен восьмицилиндровым дизелем ЯМЗ мощностью 240 л. с. при 2100 об/мин. Скорость — 75 км/час.

Пока на ВДНХ экспонировался опытный образец, который, прежде чем начнется серийный выпуск, в ходе испытаний подвергнется дальнейшей доводке.

На конвейере— «Верховина—5»



Начало завершающего года пятилетки коллектив львовского мотозавода ознаменовал освоением новой модели. На конвейере состоялась торжественная церемония запуска в производство мопеда «Верховина—5» (ЛМЗ—2.153). В ней приняли участие лучшие рабочие завода, собравшие последнюю, 313-тысячную «Верховину—4» и первую «Верховину—5». Техническая характеристика мопеда приведена в предыдущем номере журнала.

У нового мопеда органы управления измененной формы, обеспечивающие большие удобства и безопасность езды. Горизонтально расположенный бензобак мотоциклетного типа с увеличенной (до 7,5 л) емкостью особенно ценен в туристских поездках. Удлиненное (полуторное) седло вместе с высоким рулем позволяет водителю во время езды менять положение посадки, меньше утомляет при дальних поездках.

Мопед обращает на себя внимание нарядным видом: хромированные щитки колес и багажник, декоративные накладки из металлизированной пластмассы эффектно сочетаются с насыщенными тонами красок, которыми покрываются основные части машины.

В завершающем году пятилетки будет выпущено 220 тысяч мопедов «Верховина—5». Цена машины — 198 рублей.

О. ГРИШИНА,
инженер

г. Львов

ЕСЛИ УМОЛК

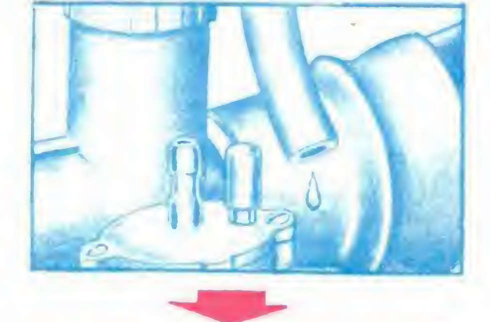




Двигатель отказал.
В чем причина?
Искать ее следует
по двум направлениям:
в системе питания
(синие рисунки)
и в системе зажигания
(красные рисунки)

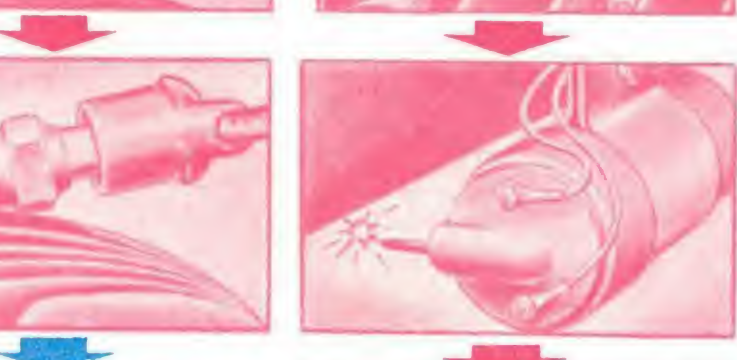


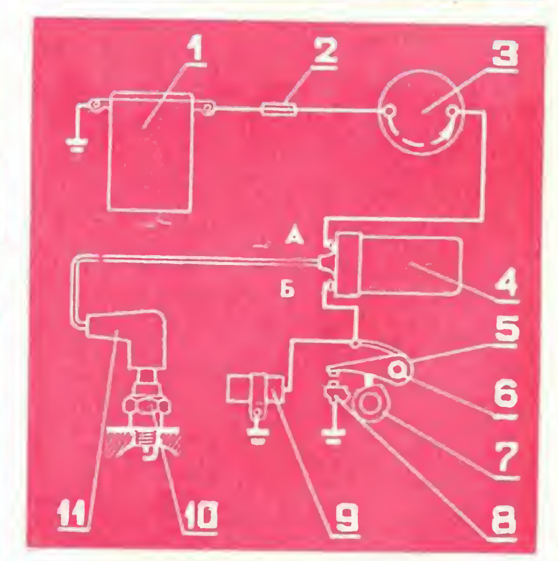
Система питания: 1 — топливный бак; 2 — кран; 3 — воздухоочиститель; 4 — карбюратор.











Система зажигания: 1 — батарея; 2 — предохранитель; 3 — центральный переключатель; 4 — катушка зажигания; 5 — подвижный контакт прерывателя; 6 — изолирующая втулка; 7 — кулачок; 8 — неподвижный контакт прерывателя; 9 — конденсатор; 10 — свеча; 11 — наконечник.

Система зажигания исправна, топливо в поплавковую камеру поступает — снять, осмотреть, очистить карбюратор.



ДВИГАТЕЛЬ

От этого никто не застрахован — ни новичок, ни опытный мотоциклист. Но все же у бывалых двигатель внезапно останавливается очень редко, а когда это случается, причину они находят довольно быстро. Иное дело начинающий мотоциклист. Порой он на обочине разберет полмашины, прежде чем установит виновника, которым может оказаться торчащий перед глазами проводок с перетершейся изоляцией. Каковы же наиболее часто встречающиеся в практике причины внезапной остановки двигателя и как действовать, чтобы кратчайшим и верным путем добраться до них? Об этом рассказывает опытный мотоциклист инженер Эдуард Викторович КОНОП.

Двигатель вашего мотоцикла вдруг умолк... Что делать? Прежде всего — не паникуйте, даже если это произошло на улице или шоссе, когда вы ехали в плотном потоке транспорта. Постарайтесь, приняв все возможные меры предосторожности и пропустив других водителей, отъехать в сторонку, если есть запас скорости, или после остановки откатите мотоцикл руками. Ну вот, теперь можно спокойно приступить к поиску неисправности.

С чего начать? Вспомним: двигатель мотоцикла может неожиданно заглохнуть из-за неисправности двух систем — питания или зажигания. О чисто механических поломках — заклинивании поршня, разрушении шестерен, обрыве цепи и т. д. сейчас говорить не будем, тем более что встречаются они значительно реже. Итак, начинайте с самого простого и не спешите извлекать из ящика инструменты: они могут не понадобиться. Если перед остановкой двигатель сильно задымил, работая «жестко», с перебоями, — весьма возможно, что к входному отверстию воздухоочистителя подсосало тряпку, которую вы небрежно бросили под седло, — смесь переобогатилась, и двигатель, захлебнувшись, умолк. Тряпку выньте и, пуская двигатель, не вздумайте обогащать смесь утопителем поплавка! Напротив, в этом случае бывает полезно закрыть бензокран и, лишь пустив двигатель, вновь его открыть.

...У вас было иначе? Тогда проверьте, есть ли топливо в баке и поступает ли оно в поплавковую камеру карбюратора, не засорились ли кран и бензошланг. Для этого снимите шланг с приемного штуцера карбюратора и посмотрите, течет ли топливо. Все в порядке? В таком случае пора прервать исследование системы питания, отложив сложную и грязную работу по снятию и очистке карбюратора на «потом».

Теперь обратимся к системе зажигания. Может быть, перегорел предохранитель? Об этом будут свидетельствовать потухшие контрольные лампы и неработающий звуковой сигнал. Значит, где-то произошло короткое замыкание, которое нужно найти и устранить. Не пытайтесь тут же выйти из положения при помощи запасного предохранителя, а тем более так называемых самодельных «жучков». Если после внимательного осмотра цепи «аккумуляторная батарея — центральный переключатель — катушка зажигания — прерыватель» неисправность не найдена, включите в цепь вместо сгоревшего предохранителя лампочку (см. схему). Кстати, то же относится и к другим цепям, например осветительной (ночью), звукового сигнала (если вы им воспользовались перед остановкой двигателя), стоп-сигнала. Затем последовательно отключайте питание всех цепей у центрального переключателя. Лампочка погаснет, когда вы отсоедините цепь, в которой произошло замыкание. Обращаем внимание: при этой проверке зажигание и все другие системы должны быть выключены!

Допустим, с предохранителем ничего не случилось. Тогда снимайте со свечи наконечник и... Нет, подождите ее вывертывать! Вставьте в наконечник свечи кусок проволоки, гвоздь или подобный предмет, поднесите его к «массе» на 5—10 мм, включите зажигание и поверните коленчатый вал педалью кик-стартера. Есть хорошая искра? — значит, весьма вероятно, что неисправна свеча. Вот теперь и вывертывайте ее — на электродах может оказаться «мостик» из слоя нагара, масла и т. д. Вставьте свечу в наконечник и, положив ее, к примеру, на головку цилиндра, вновь поверните коленчатый вал. Есть искра между электродами? (Иногда ее можно увидеть где-то в глубине свечи, а не между ними — такая неисправна.) Однако и наличие искры между электродами при этой проверке еще не гарантирует исправной работы свечи, когда она будет ввернута в головку: слой нагара внутри нее способствует утечке напряжения с центрального электрода на «массу», минуя искровой промежуток. На старой свече вследствие выгорания электродов искровой промежуток может оказаться значительно больше положенного (0,6—0,7 мм). Поэтому его сопротивление при давлении в конце такта сжатия может стать больше сопротивления слоя нагара внутри свечи, из-за чего она перестает работать. Во избежание таких головоломок рекомендуем иметь при себе во всех поездках совершенно исправную запасную свечу. Понятно, что ее не следует возить в открытом виде на дне инструментального ящика, где недолго повредить.

Теперь вернемся на шаг назад. Если при проверке посредством гвоздя искры между ним и «массой» нет, опять-таки не торопитесь выворачивать свечу! Извлеките конец провода высокого напряжения из наконечника и, немного срезав изоляцию на конце (чтобы убедиться в исправности медных жилок), поднесите его на расстояние 5—10 мм к «массе», поворачивая одновременно коленчатый вал. Есть искра — значит неисправен наконечник. Как ехать дальше? Зачистите конец провода на длине 15—20 мм и, намотав его на вывод свечи, пускайте мотор.

Другой вариант: искры между концом провода и «массой» нет. В этом случае следует продолжить поиск, перейдя теперь уже к катушке зажигания и ее электрическим цепям. Проверьте состояние конца провода высокого напряжения и надежность его крепления в гнезде катушки. При движении на мотоцикле в сильный дождь попадание воды на этот узел почти всегда приводит к отказам системы зажигания: высокое напряжение до свечи не доходит, пробой происходит либо в месте выхода провода из катушки, либо между мокрым проводом и близлежащим ребром головки цилиндра.

У вас здесь все нормально? И провода «А» и «Б» (см. схему) подключены надежно? Тогда проверьте, «выдает» ли достаточное напряжение катушка. Вставьте теперь уже в ее гнездо гвоздь вместо провода и вновь проверьте, возникает ли искра в промежутке 5—10 мм между концом гвоздя и «массой». Если имеющееся напряжение недостаточно, чтобы пробить такой промежуток в воздухе, то оно тем более не пробьет зазора между электродами свечи при значительном давлении в конце такта сжатия в цилиндре. Искра нормальная? Значит, неисправен высоковольтный провод: у него может быть поврежден изоляционный слой (и в этом месте происходит пробой на «массу»), возможен и обрыв жилы внутри изоляции, но так случается крайне редко.

Искры нет? Значит, неисправна сама катушка или ее питающая цепь (низкого напряжения). Вспомним теперь, как работает катушка зажигания. При замкнутых контактах прерывателя по первичной обмотке катушки идет ток. В определенный момент, когда поршень находится вблизи верхней мертвой точки, контакты прерывателя размыкаются, прерывая в ней ток. Во вторичной обмотке при этом индуцируется высокое напряжение, достаточное, чтобы искра пробила промежуток в свече. Чем резче разрывается ток в первичной обмотке, тем выше напряжение, возникающее во вторичной. Поэтому параллельно контактам прерывателя включен конденсатор, исправная работа которого способствует более резкому прерыванию тока в первичной обмотке. Когда контакты прерывателя загрязнены или сильно изношены вследствие постепенного обгорания, они начинают работать менее четко, и это снижает напряжение, создаваемое катушкой. Если из цепи зажигания совсем удалить конденсатор, то мы либо ухудшим ее работу, либо вообще приведем к прекращению искрообразования на свече. В случае пробоя конденсатора контакты прерывателя оказываются зашунтированными им, из-за чего при вращении коленчатого вала ток в первичной обмотке катушки не прерывается и зажигание отказывает. Оно перестает действовать и тогда, когда замыкаются на «массу» подвижный контакт («молоточек») прерывателя или идущие к нему провода. При обрыве цепи между катушкой и прерывателем ток по первичной обмотке не проходит, и это тоже приводит к отказу зажигания.

Итак, проверьте, идет ли по первичной обмотке катушки ток и разрывает ли цепь прерыватель. Для этого можно воспользоваться упомянутой контрольной лампочкой, включив ее в цепь проводов «А» и «Б» вместо катушки, или поступить так: включив зажигание, поворачивайте коленчатый вал, следя за искрением контактов прерывателя. Если через них идет ток, то при размыкании на них должна быть заметна искра. Если искры нет, — возможно, пробит конденсатор. В этом случае попробуйте его отсоединить — искрение контактов подтвердит его повреждение. Конденсатор, как и свечу, всегда следует иметь в запасе.

Допустим, вы установили, что по первичной обмотке идет ток, конденсатор исправен, контакты прерывателя чисты и нормально работают, а на выходе катушки по-прежнему нет высокого напряжения — значит, она неисправна. Катушка зажигания, особенно в дорожных условиях, практически не поддается ремонту. Если у вас одноцилиндровый мотоцикл, а катушки при себе нет, то, видимо, придется на время покинуть своего «коня»... Если мотоцикл двухцилиндровый и отказал какой-то один цилиндр, то на оставшемся вполне можно, не торопясь, добраться до гаража. Кстати, на двухцилиндровых двигателях с одним карбюратором отказ одного цилиндра почти всегда означает дефект в его системе зажигания. В этих случаях бессмысленно искать причину неисправности в системе питания.

Повреждение катушки зажигания — явление довольно редкое, но уместно напомнить: возникает оно в большинстве случаев от того, что оставляют надолго включенным зажигание при неработающем двигателе (катушка перегревается, и портится ее изоляция).

Все сказанное о системе зажигания почти полностью относится и к мотоциклам, не оборудованным аккумуляторной батареей.

Убедившись в исправности системы зажигания, вернемся к системе питания. Проверим, не засорилось ли отверстие в крышке поплавковой камеры. Если нет — придется снять карбюратор и тщательно очистить все его каналы и жиклеры, продувая их при помощи хотя бы мотоциклетного насоса. Жиклеры ни в коем случае нельзя чистить проволокой, чтобы не изменить их пропускную способность.

Можно быть уверенным, что в большинстве случаев предлагаемая методика поиска неисправности поможет начинающему мотоциклисту быстро и точно найти ее, если вдруг заглохнет двигатель.



Карбюратор вашего «Москвича»

Неисправности карбюратора, как правило, не отражаются на внешнем виде прибора и его отдельных деталей. Поэтому определить причину неполадки, а следовательно, и устранить ее бывает подчас весьма трудно, даже разобрав механизм. Но тем не менее существуют способы, при помощи которых и автолюбитель, не имеющий опыта, может найти и устранить эту загадочную причину, проверить регулировочные параметры карбюратора. Для этого ему понадобится лишь точно следовать квалифицированным рекомендациям.

Вот такие рекомендации мы и хотим предложить членам нашего «Клуба», владельцам «москвичей» моделей «408» и «412», оснащенных соответственно карбюраторами К—126П и К—126Н. Подготовил их специалист, работник АЗЛК Валерий Николаевич БЕЛЯЕВ.

Сегодня он познакомит нас лишь с частью «загадок» К—126. Беседа будет закончена на следующем заседании «Клуба».

Выправляем корпус сетки топливного фильтра

Эта неисправность, как правило, следствие неаккуратной установки фильтра в крышку поплавковой камеры. При этом корпус сетки деформируется и перестает плотно прилегать своими краями к коническим поверхностям пробки и специального выступа внутри канала. Топливо в поплавковую камеру поступает не очищенным от абразивных частиц. Если они и не вызовут засорения жиклеров, то повлекут за собой более интенсивный износ основных деталей кривошипно-шатунного механизма. Ведь двигатель изнашивается от абразивной пыли, поступающей не только вместе с воздухом, но и с топливом (ее частицы почти всегда можно видеть на дне поплавковой камеры).

Сетку с деформированным корпусом необходимо выправить на цилиндрическом стержне соответствующего диаметра. Затем, вставив ее на место, до упора завернуть пробку от руки. За один-два оборота до «упора» пробка должна коснуться корпуса сетки, и вы почувствуете это по более тугому вращению. Значит, фильтр плотно сел на конические поверхности. Теперь пробку затягиваем ключом. Если она слишком рано коснется сетки, это может вызвать ее деформацию, а свободное завертывание пробки до отказа от руки— свидетельство того, что корпус сетки не зажимается между коническими поверхностями и, следовательно, не уплотняется по ним. Так часто происходит, если корпус сетки фильтра был чем-то сжат и деформирован.

Устанавливаем правильный уровень топлива в поплавковой камере

В процессе эксплуатации автомобиля уровень топлива в поплавковой камере со временем несколько повышается. Происходит это из-за постепенной деформации уплотнительного кольца и естественного износа оси и втулки поплавка. Все это, как правило, приводит к переливанию топлива через распылители главных дозирующих систем и увеличению его расхода. Для проверки уровня бензина в передних стенках поплавковых камер у карбюраторов семейства К—126 предусмотрены специальные смотровые окна. Через такое окно очень удобно измерить расстояние от плоскости разъема поплавковой камеры с крышкой до уровня топлива. У карбюратора с правильно отрегулированным поплавковым механизмом это расстояние должно быть равно 20±1,5 мм.

Замеряя эту величину, имейте в виду следующее. При работе двигателя, даже на холостом ходу, температура карбюратора, а следовательно, и топлива в нем всегда несколько ниже температуры самого двигателя и подкапотного пространства, так как при испарении бензина в смесительной камере происходит ощутимое поглощение тепла из стенок самого карбюратора.

После остановки двигателя температура карбюратора, а значит, и топлива в нем начнет повышаться в результате передачи тепла от горячих частей двигателя и воздуха в подкапотном пространстве. Топливо в поплавковой камере нагревается и расширяется, уровень повышается. Поэтому увеличение уровня на 1—2 мм через 7—10 минут после остановки горячего двигателя не признак ненормальной работы поплавкового механизма. Это вполне естественное явление теплового расширения топлива. По мере остывания двигателя и карбюратора уровень начинает опускаться.

При работе двигателя на минимально устойчивых оборотах холостого хода бензин поступает в поплавковую камеру импульсно, как бы толчками из-за упругости уплотнительного кольца. Карбюратор несколько секунд (иногда более 10) работает без новых поступлений топлива в поплавковую камеру. Уровень при этом понижается на 2—3 мм, и поплавок опускается. Но топливный клапан сразу не открывается, так как уплотнительное кольцо расправляется постепенно. Когда поплавок опустится еще ниже, кольцо расправится, давление бензина, создаваемое насосом, откроет клапан и камера тотчас заполнится. При этом уровень топлива поднимается несколько выше обычного. Ведь для того, чтобы закрыть топливный клапан в потоке «противодействующего» топлива, необходимо несколько большее усилие, чем для удержания его в закрытом состоянии. Заметные колебания уровня происходят в течение всего времени, когда двигатель работает на минимально устойчивых оборотах холостого хода. С увеличением оборотов расход топлива и, соответственно, частота колебаний поплавка увеличиваются и топливо поступает равномернее.

Наконец, при подкачке топлива вручную уровень его, как правило, бывает тоже несколько выше обычного. Когда вы нажимаете на рычаг ручной подкачки, у диафрагмы насоса получается больший ход, чем при работе ее от кулачка распределительного вала. Поэтому пружина под диафрагмой сжимается сильнее, и насос развивает несколько большее давление.

Теперь ясно, что уровень бензина правильнее всего измерять сразу же после остановки двигателя, не давая карбюратору и находящемуся в нем топливу прогреться. Замеры необходимо проводить три—пять раз, и только на основании «усреднения» результатов можно судить о правильности уровня топлива в поплавковой камере.

Если уровень топлива не укладывается в указанные выше пределы, снимите верхнюю часть карбюратора и отрегулируйте его: когда надо понизить уровень — отогните язычок рычага поплавка, когда повысить — пригните его (рис. 1, а).

Правильность положения поплавка можно проверить и по расстоянию от плоскости разъема верхней части карбюратора до нижней точки поплавка (рис. 1, а). Оно должно быть равно для стандартного поплавка приблизительно 39 мм. Если же поплавок паяли и вес его в результате возрос, этот размер уже не будет определять правильного положения поплавка. В таком случае придется регулировать уровень топлива, только замеряя его непосредственно на карбюраторе. Кстати, худой поплавок необходимо паять, опустив в холодную воду, чтобы он и находящийся в нем воздух не нагревались. Иначе после остывания в поплавке может образоваться сильное разрежение и его сплющит атмосферным давлением.

Отрегулировав уровень топлива в поплавковой камере, установим и правильную величину хода топливного клапана, подогнув упор рычага поплавка. Этот упор должен находиться в таком положении, чтобы при перевернутой верхней части карбюратора и поднятом до упора поплавке зазор между язычком рычага поплавка и топливным клапаном был равен 1,5—2,0 мм (рис. 1, б).

Устраняем переливание топлива

Конструкция топливного клапана в карбюраторах К—126П и К—126Н отличается от аналогичных деталей карбюраторов прежних моделей «Москвича». Дорогу «лишнему» бензину надежно преграждает специальное уплотнительное кольцо 3 (рис. 2) из пленки СКУ-6 (синтетический каучук). Оно надевается на острие клапана и удерживается от соскакивания маленькой головкой. Благодаря такой конструкции получается эластичная посадка клапана на седло корпуса и хорошее уплотнение, что особенно важно при езде по неровным дорогам. Поэтому отпала необходимость в демпфирующей пружине, применявшейся на прежних моделях карбюраторов. Такая конструкция топливного клапана проще, надежнее и значительно долговечнее старой.

Единственным и очень редким дефектом этого узла может быть нарушение герметичности из-за повреждения — размокания и разбухания — уплотнительного кольца. В этом случае его необходимо заменить. Если этой маленькой, но необходимой детали нет, ее можно изготовить самому из названной выше пленки по чертежу, приведенному на рис. 3. Края кольца по наружному и внутреннему контурам, естественно, не должны иметь надрывов и заусенцев. Поэтому, а также чтобы с гарантией обеспечить концентричность отверстия с внешним контуром кольца, советуем выточить специальный пробойник.

Уплотнительное кольцо можно вырубить и из какого-либо другого, но обязательно бензо- и теплостойкого пластика. Пластик (пленка) должен быть обязательно листовым (это обеспечит строго плоскую форму кольца) и обладать вполне определенной эластичностью, которую можно проверить следующим образом. Измерьте, насколько выступает клапан в свободном состоянии из корпуса (рис. 4, а), затем надавите на клапан с усилием 15,0 г и вновь проведите замер (рис. 4, б). Разность замеров при нормальной упругости уплотнительного кольца должна лежать в пределах от 0,15 до 0,55 мм. Кстати, так проверяется и эластичность фирменных колец, которые могут со временем «устать» и потерять упругость.

Возможна и другая причина переливания топлива — поплавок задевает стенки поплавковой камеры. Чаще всего это происходит, когда погнут при неосторожной сборке карбюратора рычаг поплавка, а также когда износилась ось поплавка или его втулка. В последнем случае при тщательном осмотре боковых стенок поплавка можно заметить блестящие потертости на местах, где он касается стенок камеры. Погнутый рычаг поплавка необходимо исправить так, чтобы между передней стенкой карбюратора и поплавком был зазор 1,5—2,0 мм. Изношенную ось поплавка заменяем новой, а если ее нет, то делаем сами из проволоки диаметром 2,5 мм, желательно из нержавеющей стали. Устанавливая крышку карбюратора, обязательно проверьте, не будет ли поплавок касаться стенок камеры — это бывает, когда ось имеет боковой люфт.

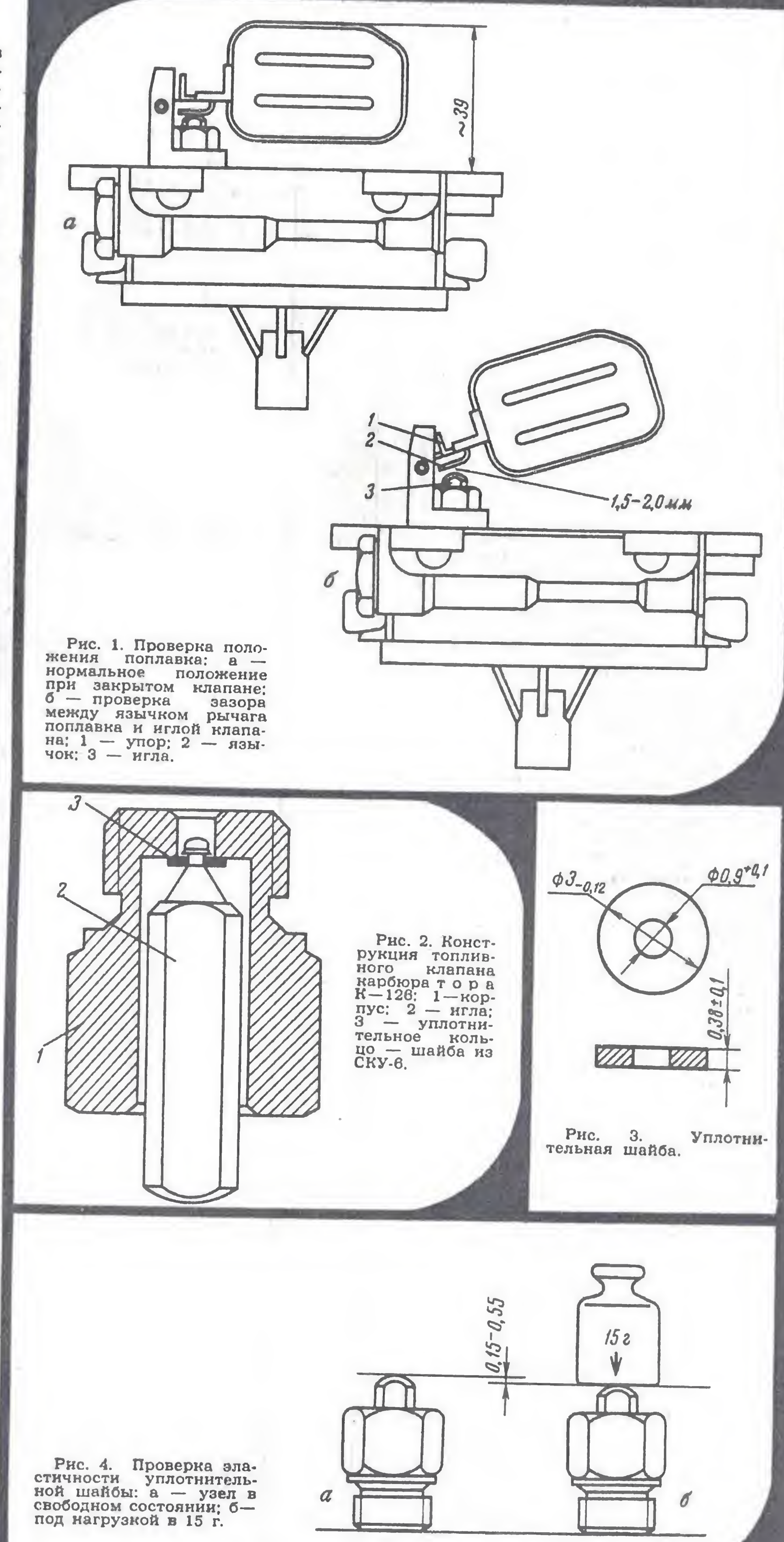


Рис. 1. Проверка положения поплавка: а — нормальное положение при закрытом клапане; б — проверка зазора между язычком рычага поплавка и иглой клапана; 1 — упор; 2 — язычок; 3 — игла.

Рис. 2. Конструкция топливного клапана карбюратора К—126: 1—корпус; 2 — игла; 3 — уплотнительное кольцо — шайба из СКУ-6.

Рис. 3. Уплотнительная шайба.

Рис. 4. Проверка эластичности уплотнительной шайбы: а — узел в свободном состоянии; б — под нагрузкой в 15 г.



С любовью к «Дедушке»

Что мы знали бы сегодня об истории автомобиля, если бы не дошли до наших дней уцелевшие от переделок хрупкие первые создания мастеров «безлошадных экипажей»? Специалистам немало известно об устройстве тех автомобилей, их эксплуатационных качествах. Они располагают данными о технических характеристиках, модных тогда пробегах и путешествиях, первых гонках и рекордах, запечатленных прессой давних лет. И все-таки картина была бы не полна. История, воплощенная в живом образе, всегда ярче, а сам этот образ внушает уважение и знатоку и тому, кто только начинает осмысливать мир ценностей, созданных человеком.

Автомобиль, разумеется, не исключение. Но в наше время — время высоких скоростей и одновременно повышенного интереса к старине — ему как объекту внимания особенно повезло. Антикварный автомобиль занял почетное место в музеях и на парадах. Его внешний облик стал неисчерпаемым источником фантазии для художников — графиков, оформителей, дизайнеров. Силуэт старомодной машины не сходит сегодня со страниц иллюстрированных журналов, и не обязательно даже автомобильных.

В том, что вспомнили «дедушку», большая заслуга энтузиастов, которые сумели сохранить старые машины.

Немало таких людей и у нас. Они живут в разных городах, в разных республиках, имеют разные профессии, но всех объединяет одно — хорошее отношение к «дедушке». Это их стараниями найден первый автомобиль НАМИ—1, сохраняются уникальные легковые машины отечественных и иностранных марок и даже грузовики. Это их стараниями давно отжившие свое ветераны снова встают на колеса.

Хорошо сохранилась благодаря золотым рукам москвича Л. Калусовского одна из первых довоенных «эмок». В прекрасном состоянии «Майбах» В. Рокитянского из города Краматорска. У П. Дочкина в Воронеже на ходу автомобиль ГАЗ—А редчайшей сегодня модели. Туляк Е. Гуревич трудится над реставрацией малолитражки АК 20-х годов. Почти в первозданном виде находится ЗИС—101 у москвича Г. Скворцова и ГАЗ—4 у челябинца В. Карпова.

А в Латвии такие энтузиасты организовали САА — Секцию античных (как они ее назвали) автомобилей и ведут интересную работу. Примечательно, что в секции — преимущественно молодежь, сознающая общественное значение дела, которым увлечена. Она понимает, что возвращенные ею к жизни «ветераны дорог» отражают историю развития техники и все эти редчайшие экземпляры не должны оставаться в забвении. Каждый автомобиль несет в себе множество черт своего времени. Хорошее отношение к «дедушке» всегда было знаком культуры нового поколения.

И на очередном заседании «Клуба «Автолюбитель» мы решили поговорить об этом, применительно к «дедушке-автомобилю», обменяться мнениями.

Заседание мы открываем беседой с Юрисом Альбертовичем ГАГАЙНИСОМ, одним из активистов САА.





«Бебе-Пежо»
1913 года
И. Е. и А. И. Хлупновых
из Москвы.

Почему он, Юрис Гагайнис, не механик, а начинающий художник, взялся за дело, связанное прежде всего с техникой и историей? Первый вопрос к нему таким примерно и был. И тут выяснилось, что Гагайнис относит старинные автомобили именно к произведениям искусства — области, прямо связанной с его специальностью. И не только с этим.

— В последнее время много говорят о хобби — увлечениях в свободное время. Думается, это вызвано тем обстоятельством, что сейчас большинство людей чем-то глубоко интересуется помимо своей профессии, занимается коллекционированием. Подчас у них хранятся уникальные экспонаты, интересные всем, а доступ в эти миниатюрные домашние музеи весьма ограничен.

Создание клубов позволяет собрать воедино экспонаты, ценные с исторической и эстетической точек зрения, собрать и показать их широкому кругу любителей. А когда речь идет о старинных уникальных автомобилях, то тут клуб приобретает особый смысл, он становится просто незаменимым, так как гарантирует техническую помощь консультации — все, что помогает на долгие годы сохранить эти экспонаты.

— Расскажите, пожалуйста, о том как организована секция и что она делает?

— Секция у нас молодая — ей нет еще пока и пяти лет. Председатель — Виктор Викторович Кулбергс — моло дой инженер-автомобилист. Вся дея тельность САА, которая находится при республиканском обществе «Автомото любитель», построена на общественных началах. Пока народу в САА немного— несколько десятков человек. Разрабо тан и принят статус, определяющий внутренний распорядок секции, ест техническая комиссия, в которую во шли знатоки старины и энтузиасты ав томобильного дела. Они очень нам нуж ны: ведь многие конструктивные прин ципы тех времен давно забыты и сегод ня не всегда ясны. В секцию мы в пер вую очередь принимаем тех, у ког есть, независимо от марки, автомобил выпуска до 1930 года. Но это — не обя зательное условие. Принимаем и тех кто просто интересуется этим делом Правда, у них мы проверяем уровен знаний. В секции регулярно проходя собрания. Здесь идут споры, в которы рождается истина. Часто засиживаем ся до полуночи.

— Теперь о главном — о самих а томобилях...

— Без них, конечно, ничего бы н было, никакой секции. У ее члено есть модели известных фирм, наиболе интересные мы называем «сливками

Пока для нас самое сложное — уто нить, в каком они состоянии. Сохр нить старинную картину или часы к да легче, чем автомобиль. Ведь он н ходится в гораздо менее благоприятны условиях — и детали его работают и тенсивно, и внешняя среда дает о се знать; а в старых автомобилях мно дерева (спицы колес, иногда и ободі внутренняя отделка) — оно сгнил железо и сталь подверглись коррози Самое бедственное положение у нас шинами — старые размеры и конс рукции крепления давно не примен ются. А наш принцип в секции — возможности сохранить, восстанови

оригинал до мелочей, не говоря о главных узлах. Чтобы преодолеть все эти трудности, владелец старинного автомобиля должен быть по-настоящему увлечен делом, знать и любить его — только тогда возможно довести до конца реставрацию.

В процессе эксплуатации почти любая машина перестраивалась, «модернизировалась» по вкусу и возможностям старого владельца, в результате многое утеряно — бывает, что даже фотографии, зафиксировавшие первоначальный вид, не сохранились. В общем, проблем тут много, и их можно решить только сообща.

— Какие у вас самые интересные машины?

— Всего, если говорить о членах САА, насчитывается 15 уникальных машин. Мы знаем, правда, еще нескольких владельцев очень редких экземпляров, но они пока не хотят участвовать в нашей работе.

Из автомобилей САА, которые уже «на ходу», назову ФИАТ 1924 года, «Де Сото» 1928 года, «Крайслер» 1927 года. Самые старые — это «форды» модели «Т». Один 1909, другой 1912 года. Оба — в стадии восстановления. Прежний владелец более раннего экземпляра постарался «улучшить» его — оснастил некоторыми деталями от «фордов» 30-х годов и усложнил, таким образом, нашу задачу.

Среди других интересных машин, которые члены САА приводят в оригинальное состояние, — английский «Волслей» 1924 года с распределительным валом в головке цилиндров и коробкой передач в блоке с задним мостом. Модель редкая, миниатюрная и этим, наверное, особенно симпатичная нам. Предстоит немало работы и с «Панар-Левассором» 1923 года, имеющим бесклапанный двигатель, и с двухместным «Воксхоллом» 1918 года.

К сожалению, на территории республики не сохранилось образцов отечественных машин выпуска до 1930 года. Но все же надеемся отыскать где-нибудь такую реликвию, как «Руссо-балт».

Кроме реставрации машин, мы ведем сбор автомобильной литературы прежних лет.

Вся работа следопыта автомобильной старины очень увлекательна. Незабываемы встречи со старыми водителями и механиками.

— Каковы планы САА на будущее и как вы представляете себе деятельность секции, когда «фонд» ее машин будет на ходу?

— Прежде всего, надо поставить их «на ход» Это огромная работа.

Есть люди, которые к нашим занятиям относятся иронически: мол, металлолом собираете. Я решусь сказать, что это дело имеет культурно-историческое значение. Главное — только не нарушать принцип оригинальности конструкции, чтобы не погрешить против истории.

Планы на будущее? Мы хотим познакомить общество со своим «музеем на колесах», собираемся на специальное ралли, намереваемся установить связи с клубами антикварных автомобилей в социалистических странах (в Чехословакии, в частности). Будем устраивать смотры, участвовать в парадах во время соревнований по техническим видам спорта.



Члены САА привезли останки древнего «Панар-Левассора». Через много месяцев кропотливого труда они вновь станут автомобилем.

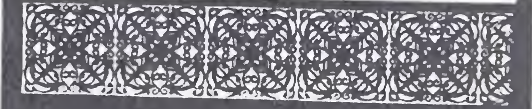
А в этом гараже полным ходом идет восстановление «Форда-Т», которому минуло 60 лет.

Где-то за дверьми полуразвалившихся сараев ржавеют в безвестности редкие представители автомобильной старины.









Когда в Риге два года назад готовился парад старинных автомобилей, редакция командировала туда в качестве своего специального корреспондента московского инженера Евгения Игнатьевича ПРОЧКО, знатока автомобильной истории, не раз выступавшего в журнале. Предоставляем ему слово для короткого рассказа о параде, а на третьей странице обложки показываем несколько эпизодов этого события.**

Солнечным сентябрьским утром на площадь 17 Июня съезжались старые автомобили и мотоциклы самых разных марок — некоторые прибыли даже из других городов. Сюда шли и тысячи рижан, готовившихся стать свидетелями увлекательного зрелища. Люди всех возрастов с огромным интересом (многие из них впервые) рассматривали хорошо сохранившихся ветеранов. В ряду с многочисленными моделями 30-х годов стояли легендарная «эмка» — командорская машина парада — и великий труженик ЗИС—5.

Под звуки оркестра, расположившегося в кузове ЗИС—5, колонна «дедушек» в сопровождении радиомашин ГАИ торжественно двинулась по центральным улицам и бульварам на гоночную трассу «Бикерниеки».

Похоже было, что вся Рига вышла на улицы приветствовать ветеранов. Огромный интерес и доброжелательность зрителей, встречавших колонну аплодисментами, были данью уважения к этим машинам, столько поработавшим и повидавшим на своем долгом веку. Местное телевидение и студия кинохроники вели съемку всего парада. «Античные» автомобили и мотоциклы сделали по два круга на трассе.

В ходе смотра-конкурса были отмечены и награждены владельцы машин, сохранившие их в первозданности и хорошем техническом состоянии. Эти качества автомобилей оценивала (с учетом, конечно, возраста каждого экспоната) специальная техническая комиссия, которая в своем заключении присудила общее 1-е место за сохранение конструкции старейшему рижскому автомобилисту Н. Стумбрису, владельцу ФИАТ-503 1924 года. Лучшее техническое состояние было установлено у «Крайслера-72» 1927 года, принадлежащего П. Гринфельдсу, и у «Ягуара-СС100» 1936 года Ю. Тельшевского. Специальным призом отмечен «Роллс-ройс» 1916 года москвича Н. Чарухина, самый старший из представленных на слете автомобилей.

Среди владельцев мотоциклов, а их было восемь, общее 1-е место получил Э. Команс, представивший ФН 1918 года, а приз за техническое состояние— Э. Липс, обладатель «Джеймса» 1925 года.

Большой интерес любителей техники вызвали выставленные здесь же отдельные агрегаты и узлы старых автомобилей — двигатели, коробки передач, карбюраторы, колеса. По общему мнению собравшихся, автомобильный праздник прошел интересно и доставил огромное удовольствие как зрителям, так и самим участникам. Следует отметить хорошую организацию парада и помощь, оказанную городскими властями и ГАИ его инициатору — Центральному автомотоклубу работников автомобильного транспорта республики.





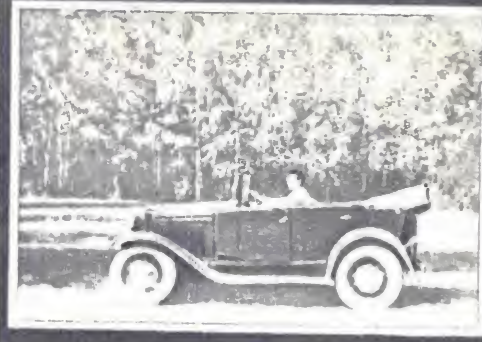


ГАЗ—М1 1939 года москвича Л. В. Калусовского.

ФИАТ-503 1924 года рижанина Н. А. Стумбриса.

ГАЗ—А 1935 года (шасси № 33891) казанца А. Т. Щетинина.

«Майбах-СВ42» 1939 года В. В. Рокитянского (г. Краматорск).





Мы обращаемся к участнику нашего заседания инженеру из Вильнюса Люциусу Винцовичу СУСЛАВИЧУСУ.

— Нужное и полезное дело начали наши рижские друзья. Оно, на мой взгляд, имеет большое воспитательное значение. САА своей деятельностью агитирует беречь, уважать, знать машину. Те люди, кому волей судьбы выпало счастье быть владельцем уникального ГАЗ—11-73 или «Бугатти-13», должны сознавать свою ответственность перед автомобилистами за сохранность редкой машины. В одиночку добиться этого исключительно трудно. И я приветствую инициативу создания объединений владельцев таких автомобилей. Их не так уж мало, как представляется на первый взгляд. У нас в Литве можно встретить и «мерседес-бенцы», и «хорьхи», и «вандереры» довоенных лет, причем некоторые из них находятся в безупречном состоянии.

Хотелось бы, чтобы недавно созданные в республиках общества автомотолюбителей не упускали из сферы своей деятельности ветеранов. Именно эти общества, на мой взгляд, должны организовать при своих отделениях клубы и секции старинных автомобилей и мотоциклов.

В заключение выступает член редколлегии журнала заведующий отделом науки и техники Лев Михайлович ШУГУРОВ, автор статей по истории отечественной автомобильной промышленности.

Опыт рижской САА показывает: объединить автолюбителей, расшевелить таящуюся в глубине души любовь к истории автомобиля — создания, не отделимого от современности, — дело вполне реальное. Послушайте только разговоры энтузиастов о том, как трудно и приятно поднимать из металлолома старый ГАЗ—67 или ЗИС—101, как нелегко удержаться от искушения заменить «родные» колеса «Ягуара-СС100» «уазовскими» (ведь старинных шин не найти) и как это сложно поддерживать на ходу «Пежо» 1918 года, — и вы поймете, сколь увлекательное и благородное это дело.

Рижане стоят за то, чтобы восстановить машину в первозданной красе, таллинцы ратуют за сохранение только внешнего облика, но все сходятся в одном — «волговская» облицовка, приложенная на «Победу», «задок» «Москвича—407», вваренный в кузов модели «400», довоенный «Мерседес-Бенц» с аляповато пристроенными крыльями от «Волги» — это не просто безвкусица, но и неуважение к создателям техники.

Бережное обращение с автомобилем заслуживает уважения потому, что в нем проявляется истинный интерес к технике, выходящий далеко за рамки потребительского отношения к ней и несущий в себе творческое начало. Не случайно в целом ряде стран действуют под разными наименованиями клубы владельцев старинных автомобилей. В ЧССР, например, насчитывается немало таких клубов (их называют «ветеран кар клуб») при городских автомотоклубах оборонного патриотического общества СВАЗАРМ. Крупнейший среди них — клуб г. Копрживнице, который объединяет 1000 владельцев старых машин. Подобные свазармовские клубы старинных машин работают в Праге, Рожнове, Шумперке и других городах. Они помогают своим членам в обмене информацией, запасными частями, опытом ремонта, проводят парады, пробеги, смотры-конкурсы.

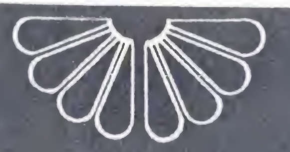
Первый шаг сделан и в нашей стране — это рижская САА. А нынешней весной создана Секция автомобильной и мотоциклетной старины (САМС) при Московском городском клубе автомототуристов. Ее деятельность имеет ярко выраженную патриотическую направленность. САМС ставит своей целью привлечение широкого интереса к истории отечественного автомобиле- и мотоциклостроения, объединение владельцев советских машин старых выпусков, организацию парадов и пробегов, сбор информации о любых отечественных легковых машинах, грузовиках, автобусах, мотоциклах старых выпусков.

Мы надеемся, что САМС сможет оказать помощь владельцам ГАЗ—А, ГАЗ—М1 и ЗИС—101, выявит немало интересных образцов машин.

Первые шаги по созданию объединений любителей автомобильной старины уже сделаны. Эта инициатива не должна остаться без внимания — она может стать началом большой работы в масштабах страны, работы по созданию самостоятельного музея отечественной автомобильной техники, о необходимости которого журнал писал еще в 1971 году (№ 4, стр. 12). Именно поэтому полезные начинания энтузиастов из Москвы, Риги, Тарту приобретают большое общественное значение. Именно поэтому они нуждаются в серьезной поддержке всех организаций, связанных с автомобильным делом, и в первую очередь таких, как республиканские и областные общества автомотолюбителей, автошколы и клубы ДОСААФ. Важную роль в этом могут сыграть министерства автомобильного транспорта республик и, конечно, Министерство автомобильной промышленности СССР. Всем памятна организованная Минавтопромом в конце прошлого года юбилейная выставка советского автомобилестроения, где была представлена экспозиция старых отечественных автомобилей. Это говорит о том, какими огромными, не использованными еще возможностями в пропаганде истории нашей автомобильной техники мы располагаем.

На этой странице — образцы автомобилей-ветеранов, наилучшим образом реставрированных автолюбителями.

Фото Е. Прочко, А. Щетинина, В. Рокитянского и М. Рунова



Тема нашей очередной беседы подсказана читателями, обеспокоенными в связи с проводимой органами ГАИ при техническом осмотре автомобиля проверкой содержания окиси углерода в отработавших газах. Делается это в соответствии с Правилами дорожного движения (глава XI, пункт 165, IVa), которыми запрещена эксплуатация транспортных средств, если содержание окиси углерода (CO) в отработавших газах превышает установленную норму. Как же обеспечить и проконтролировать выполнение этого требования? — спрашивают автолюбители.

Вспомним: окись углерода является продуктом рабочего процесса двигателя. Ее количество в основном зависит от состава топливной смеси и полноты сгорания — чем беднее смесь и полнее сгорание (при равных прочих условиях), тем меньше CO. Современные исправные и правильно отрегулированные автомобильные двигатели при работе на смеси нормального состава выделяют допустимое количество CO на всех режимах работы.

Определить фактическое содержание окиси углерода в выхлопе можно только при помощи газоанализатора. Такие приборы, созданные специально для автомобилей, есть сегодня во многих автохозяйствах и на станциях технического обслуживания. Они обязательно входят в диагностические линии СТО, дающие справку о техническом состоянии автомобиля для предъявления в ГАИ.

Чтобы подробнее узнать, как добиваются нормального содержания CO, отправимся с нашим редакционным ВАЗ—2101 на участок диагностики Технического центра по обслуживанию автомобилей в Москве.

Здесь, прежде чем измерять содержание CO, тщательно проверяют и регулируют все приборы систем зажигания и питания, расход топлива и мощность двигателя посредством электронных устройств и осциллографа. Ибо только при исправной работе этих систем можно рассчитывать на нормальный состав отработавших газов.

Мы попросили нарушить установленный порядок и начать с проверки CO. Прибор показал, что содержание этого газа в выхлопе у нашего автомобиля намного ниже нормы. Для окружающей среды это, безусловно, хорошо, но для автомобиля плохо — ведь двигатель работает на очень бедной смеси. Пришлось заняться регулировкой карбюратора. Вот как это делал специалист. Установив при помощи «винта количества» число оборотов двигателя, равное около 700 в минуту (по тахометру диагностического стенда), он выключил двигатель и полностью ввернул «винт качества», а затем отвернул его на 2,5 оборота. Включил двигатель — число оборотов на холостом ходу возросло. Тогда он снова «винтом количества» вывел обороты холостого хода на прежний уровень — 700 в минуту. Потом, глядя на шкалу газоанализатора, показывавшего чрезмерное содержание CO, он стал заворачивать понемногу «винт качества». Интересно, что обороты двигателя при этом почти не изменились, а вот содержание CO после поворота винта всего на четверть (!) оборота вошло в пределы нормы. Открывая дроссельную заслонку, моторист поднял обороты сначала до средних (около 2000 в минуту), а потом до высоких (около 4500 в минуту). В обоих случаях в первый момент содержание CO падало, а затем повышалось и стабилизировалось на нижней границе нормы. Таким образом, мы наглядно убедились, что наибольшее количество CO выделяется при работе двигателя на холостом ходу, а при резком открытии дросселя смесь обедняется из-за большей по сравнению с воздухом инертности бензина.

«Можно ли теперь сказать, что двигатель и его системы работают нормально?» — спросили мы. «К сожалению, нет, — был ответ. — Представьте себе, например, что в одном или нескольких цилиндрах процесс сгорания нарушен из-за несвоевременного или нерегулярного искрообразования (износ вала или кулачка распределителя, контактов, свеч и т. п.). Содержание CO в отработавших газах будет высоким, а мы его уменьшим в определенных пределах только регулировкой карбюратора, обеднив смесь. Разумеется, ни положенной мощности, ни приемистости двигатель не даст».

Стало быть, исправный карбюратор может скрыть дефекты зажигания, — сделали мы вывод, — а можно ли регулировочными винтами компенсировать, например, нарушение уровня топлива в поплавковой камере или засорение жиклеров? Нам ответили, что и то и другое обнаружит себя при проверке CO на средних и больших оборотах. Из-за высокого уровня топлива в карбюраторе смесь будет богатой, и, значит, содержание CO возрастет, а при низком уровне или засорении жиклеров смесь обеднится и содержание CO снизится по сравнению с установленным ранее на холостых оборотах.



Чтобы измерить содержание CO в отработавших газах, в глушитель вставляют заборную трубку газоанализатора (стоит на полу), который передает результат на шкалу прибора диагностического стенда.

Как видим, карбюратор играет главную роль в обеспечении нормального состава отработавших газов, но, к сожалению, многие владельцы автомобилей не уделяют этому прибору должного внимания и занимаются им, лишь когда двигатель отказывается работать. Скажем, перестал он пускаться со второй или третьей попыток — не страшно, пустим с пятой или десятой: аккумулятор-то мощный. Или подкачаем предварительно топливо, несколько раз нажимая на педаль газа. Если же мотор глохнет на малых оборотах — увеличим их, открыв побольше дроссельную заслонку упорным винтом или нажимая на педаль. Не все автолюбители понимают, что таким образом не прибавляют здоровья двигателю. Они мирятся с совершенно недопустимым положением дела вместо того, чтобы только промыть пусковое устройство и продуть жиклер холостого хода.

Есть еще одна маленькая деталь, которая немало влияет на состав топливной смеси, а значит и на работу двигателя. Речь идет о сливной трубке на впускном коллекторе. Она имеет внутренний диаметр 2,5 мм, а на конце обжата так, что остается отверстие диаметром всего 0,8 мм. Если эта трубка отламывается (обычно возле штуцера, когда за нее задевают при мойке или работе в моторном отсеке), в коллектор подсасывается значительное количество постороннего воздуха, обедняющего смесь. Поэтому-то мотор труднее пускается, хуже «тянет», сильнее нагревается. Многие, не подозревая истинной причины, регулируют карбюратор, проверяют уровень топлива, меняют прокладки.

Приобрести новую трубку нелегко, так как поступает она на СТО очень редко. Что делать? Временно можно выйти из положения, вставив в штуцер хотя бы спичку (желательно толстую). Оставшийся зазор обеспечит прохождение расчетного количества воздуха.

Если удастся найти трубку нужного размера (наружный диаметр — 4 мм, внутренний — 2,5 мм, длина — 160 мм), ее можно впаять в штуцер, предварительно высверлив из него остатки старой трубки, а конец обжимают, оставляя отверстие диаметром 0,8 мм. Вполне подходит для этой цели металлический стержень от шариковой ручки. Его внутренний диаметр и отверстие на конце перед шариком как раз те что надо — 2,5 и 0,8 мм. Трубку изгибают вниз только после того, как ввернут в коллектор. В процессе эксплуатации отверстие периодически прочищают проволокой или иголкой.

Из всего сказанного можно заключить, что состав отработавших газов в большинстве случаев будет нормальным, если система зажигания работает безупречно, а карбюратор отрегулирован в соответствии с указаниями инструкции.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер



«АУТОМ» БЕРЕТ РАЗГОН

«Целью общества является объединение широких масс трудящихся для повышения их знаний по дорожному движению и мастерства вождения автомототранспортных средств; организация автомототуризма и автомотоспорта среди членов общества и других занятий с ними во время их досуга, содействие улучшению организации дорожного движения и проведению мероприятий по охране природы...»

Я позволил себе процитировать этот первый пункт из Устава общества, потому что в нем изложено то главное, ради чего это общество создано в Эстонии и ради чего организованы в других союзных республиках родственные ему по духу объединения автомотолюбителей. Устав утвержден 16 августа 1972 года. Сейчас самое время сказать о том, как «Аутом» справляется со своими задачами и какие трудности испытывает. Вероятно, это поможет организациям в других республиках выбрать правильный путь.

Для начала несколько цифр, без которых трудно было бы представить масштаб работы. В 1974 году доходы составили около 300 тысяч рублей (три года назад сумма не превышала 10 тысяч). В нынешнем году ожидается увеличение до 500 тысяч рублей. Как видите, материальная база общества неуклонно укрепляется.

Отмечая это, первый заместитель председателя «Аутома» Валдур Тамминг в беседе со мной подчеркнул, что растет и авторитет общества. Он завоевывается по крупицам, складывается из множества незаметных порой повседневных дел. Провело общество «праздник открытия сезона» — это «костяшка на счетах» в его пользу. Состоялось авторалли туристов, прошел слет, завершился автомотопоход по Эстонии или по дорогам братских республик — все это прибавляет «Аутому» весомости, привлекает к нему новых людей. И руководители общества не ищут каких-то замысловатых способов агитации. Они считают, что главное — клубная работа. Человеку должно быть интересно в клубе: сначала просто клубе, потом — своем клубе. Тут он может отдохнуть, встретиться с друзьями, посмотреть интересный фильм, послушать уважаемого деятеля, своего товарища. Если же человек по натуре активист и сам всячески помогает укреплению общества, участвует во всех его начинаниях — его отмечают, поощряют. Дипломы, вымпелы, медали за победы в туристских, спортивных соревнованиях, награждение «Золотым значком «Аутом» за общественные заслуги — это стало нормой. И люди работают с душой, охотно.

Есть и чисто практические меры поощрения. По ходатайству клубов «Аутом» местные исполкомы Советов ускоряют приобретение автомобилей. За победы в пятиэтапных «народных авторалли» мы предоставляем право на путевку для поездки за границу.

Естественно, не все 15 клубов могут похвалиться одинаковыми успехами. Но если говорить о лучших — то это пярнуский клуб (председатель Велло Лахтвее), пайдеский (председатель на общественных началах Арво Адальберт) и клуб в Таллине, которым руководит Вирве Кийса.

Вот о работе таллинского клуба «Аутом» хочется рассказать чуть подробнее. Но прежде маленькое отступление. Сейчас в нашей республике сложилось такое положение, когда множество людей получило реальную возможность приобрести автомобили. Но получается удивительное несоответствие: иногда приобрести автомобиль проще, чем получить «права» водителя. Существующая сеть учебных организаций оказалась в довольно трудном положении.

В сложившихся условиях «Аутом» взялся за создание учебной базы и стал открывать курсы авто- и мотолюбителей. При этом мы не собираемся противопоставлять себя другим учебным организациям, а берем направление на создание курсов в тех местах, где подготовка водителей-любителей полностью не обеспечена. Есть уже определенные результаты. В таллинском клубе, например, в прошлом году подготовлено более 400 человек. По заключению экзаменационной комиссии ГАИ, обучение автолюбителей и мотоциклистов ведется на хорошем уровне. Сейчас в клубе занимается шесть групп по 30 человек в каждой. Практическое вождение отрабатывается на автомобилях ГАЗ—51, «Москвич—408» и «Волга» ГАЗ—21.

Классы оборудованы всем необходимым. Опытных преподавателей «Аутому» тоже не занимать. Основная трудность заключается в нехватке учебных автомобилей. На всю Эстонию общество имеет лишь 12 легковых и 32 грузовых машины. Этого крайне мало. Как минимум, ему нужно еще хотя бы 30—35 легковых автомобилей. Это тем более необходимо, что сдача экзаменов на «права» в индивидуальном порядке в нашей республике с 1973 года запрещена. Получить удостоверение на право управления автомобилем можно только после окончания курсов. В связи с этим «Аутому», как и другим организациям и ведомствам, занимающимся обучением авто- и мотолюбителей, предстоит расширить материально-техническую базу и курсовую сеть.

Однако вернемся в сегодняшний день. Закончил человек наши курсы, получил «права». Но и окончание курсов и экзамены в Госавтоинспекции — еще далеко не все. Скорее, это только начало. Новоиспеченного водителя направляют в соответствующую секцию клуба, где он может совершенствовать мастерство на соревнованиях по фигурному вождению, в туристских ралли. Встречи с инженерами, известными спортсменами, руководящими работниками ГАИ вводят «аутомца» в курс всего, что его может интересовать. Так, заслуженный мастер спорта Уно Аава прочел лекцию «Ралли у нас и за рубежом», кандидат технических наук Уве Соодла рассказал о развитии автомобилестроения, начальник таллинской городской автоинспекции Вальтер Соо проанализировал случаи дорожных происшествий в городе. Этот перечень можно было бы продолжить.

Такие встречи в клубе проходят еженедельно, по заранее разработанному плану. В составлении планов участвуют все секции клуба — спортивная, обучения, техническая, безопасности движения, учета, рекламы и пропаганды.

Однако совет общества считает, что ограничиваться клубной работой было бы неверно. Общество должно заниматься хозрасчетной деятельностью, как это записано в его уставе. Без этого оно никогда не сможет создать прочную материальную основу.

В самом деле, можно ли рассчитывать только на членские взносы? Конечно, нет. Эта сумма невелика. Ведь в отличие от других республик вступительный взнос в «Аутом» составляет 2 рубля, а годовой членский — 3 рубля независимо от вида транспортного средства.

А вот подготовка водителей только за прошлый год принесла нам доход в 180 тысяч рублей. Кроме того, хорошие поступления имеет «Аутом» от издательской и рекламной деятельности. Каждые наши соревнования сопровождаются широкой продажей программ. В программах, помимо сведений, касающихся истории и правил проведения соревнований, сведений об их участниках, мы публикуем объявления — рекламу. Это себя оправдывает.

Наконец, «Аутом» имеет собственную, небольшую пока, мастерскую, где изготовляются вымпелы, значки, наклейки и т. п.

В дальнейшем общество намерено всячески расширять деятельность в этом направлении. С 1975 года оно начнет строить свои кемпинги. Дальний прицел — иметь их в каждом районе. В планах общества и строительство клубов — центров, которые объединили бы в комплексе учебные классы, гаражи, кемпинги и платные стоянки.

Однако глубоко ошибаются те владельцы автомобилей и мотоциклов, которые полагают, что общество создано только для того, чтобы максимально облегчить их жизнь. Главная его задача, касающаяся безопасности движения, четко сформулирована в уставе, повторена в начале этой статьи. Ее выполнение — дело государственной важности. Учитывая это, Совет Министров Эстонской ССР принял постановление, в соответствии с которым с 1975 года все владельцы личного транспорта обязаны ежегодно сдавать своего рода экзамен — по техминимуму. Это делается в интересах здоровья и безопасности тысяч людей, и в том числе самих водителей. Перед сдачей экзамена водитель сможет пройти краткосрочные курсы при клубе «Аутом». Сейчас разработано несколько вариантов программ. Какой из них наиболее удачен — покажет практика.

Энно ПОЛДРЕ,
сотрудник газеты «Вечерний Таллин»

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ПОСОБИЯ ГОТОВЯТСЯ

«Известно, что в ряде случаев набор диапозитивов по той или иной теме удобнее для преподавания, чем диафильм на пленке. Выпускает ли кто-нибудь такие учебные пособия по Правилам дорожного движения?» — спрашивает С. Коноплев из Томска.

Мы выяснили, что такие пособия готовятся в Эстонии. Вот что сообщил редакции начальник спортивно-технического клуба «Ярваканди» Д. Звинев.

В этом году по инициативе ЦК ДОСААФ Эстонской ССР наш спортивно-технический клуб взялся за изготовление учебных комплектов цветных диапозитивов по курсу «Правила дорожного движения». Уже утверждены ГАИ МВД СССР и готовы к производству диапозитивы по темам «Дорожная разметка (ГОСТ 13508—74)» и «Предупреждающие дорожные знаки». А всего в течение года будет выпущено 15 комплектов — по всем основным разделам Правил дорожного движения. Ориентировочная цена одного комплекта (с методическим материалом) — 2 рубля. Заказы направлять по адресу: 203504, Эстонская ССР, Ярваканди, СТК «Ярваканди».

ОБ ЭЛЕКТРОННОМ ЗАЖИГАНИИ

Многие автолюбители обращаются в редакцию с просьбой подробнее рассказать о различных системах электронного зажигания, достоинствах и недостатках тех или иных его систем, бесконтактных распределителях и вообще о преимуществах, которые дает применение электронной системы. Их интересует и литература по этому вопросу.

Преимущества электронного зажигания обычно преувеличиваются владельцами автомобилей. Отмечаемые его достоинства сказываются, как правило, лишь при сильно изношенном или неотрегулированном двигателе или распределителе, разряженном аккумуляторе, плохих свечах.

Главные же и бесспорные преимущества — увеличение долговечности контактов прерывателя и некоторое снижение величины потребляемого при искрообразовании тока, — как правило, не окупают сложности и стоимости электронных систем. Поэтому сегодня очень ограниченный круг автозаводов ставит на свою серийную продукцию такое зажигание. О разных системах электронного зажигания, о бесконтактном прерывателе журнал рассказывал в статьях: «Электронное сердце автомобиля» (1966, № 3, стр. 10—11), «Все «за» тиристора» (1967, № 4, стр. 16—18), «Электронное зажигание» (1973, № 1, стр. 14—18), «Бесконтактное зажигание» (1974, № 1, стр. 14—15), «Еще раз об электронном зажигании» (1974, № 4, стр. 10—12).

Есть и специальная литература: М. Моргулев и Е. Сонин. **«Полупроводниковые системы зажигания»**, изд. «Энергия», Москва, 1972; Г. Глезер, И. Опарин, Э. Хейман. **«Электронные системы зажигания автомобилей»**, изд. «Машиностроение», Москва, 1967; С. Банников. **«Электрооборудование автомобилей»**, глава 8, стр. 193—222, изд. «Транспорт», Москва, 1970; А. Синельников. **«Электроника в автомобиле»**, изд. «Энергия», Москва, 1969; Ю. Боровских. **«Электрооборудование автомобилей»**, глава 5, стр. 95—99, изд. «Транспорт», Москва, 1971.

ЛИТЕРАТУРА ПО КАРБЮРАТОРАМ

«Я очень интересуюсь устройством и работой карбюраторов. Посоветуйте, какую можно прочесть литературу, кроме книг, описывающих узлы какой-либо конкретной модели автомобиля или мотоцикла», — просит нас студент из Риги Л. Либертс.

Самым последним изданием на интересующую Л. Либертса тему является книга Д. А. Рубца и О. К. Шухова «Системы питания автомобильных карбюраторных двигателей» («Транспорт», Москва, 1974), где наряду с принципами работы и устройством приборов освещены вопросы их контроля, регулировки и ремонта.

Наиболее полным пособием может служить книга В. И. Грибанова и В. А. Орлова «Карбюраторы двигателей внутреннего сгорания» («Машиностроение», Ленинград, 1967). Она содержит помимо описания принципов действия всех систем карбюратора главы с анализом конструкций различных карбюраторов, отечественных и зарубежных. Несколько страниц в ней посвящены вопросам их регулировки на гоночных двигателях.

Можем назвать также книгу Н. Г. Блейза «Автомобильные карбюраторы, бензонасосы и фильтры» (Воениздат, Москва, 1967).

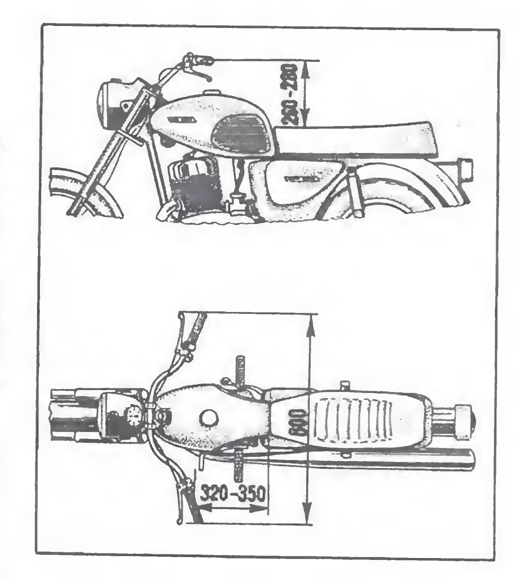
Специфическим конструкциям посвящена работа И. С. Горбачева и И. И. Сойфера «Карбюраторы мотоциклетного типа» («Машиностроение», Ленинград, 1972).

РУЛЬ МОТОЦИКЛА

Многие читатели спрашивают, разрешается ли заменять обычный руль дорожного мотоцикла другим — самодельным или от спортивной машины.

Отвечает сотрудник ГАИ МВД СССР инженер С. Дмитриев.

Руль мотоцикла, точнее его форма, ширина и высота относительно сиденья, обусловливают посадку водителя и удобство управления. Поскольку изготовляемые заводами рули рассчитаны на человека «усредненного» и не регулируются по высоте, то могут оказаться не очень подходящими для водителей высокого или малого роста. Кроме того, форма и ширина руля выбраны так, чтобы обеспечить удобства при эксплуатации мотоцикла в каких-то средних условиях, в основном на хороших дорогах. Если же мотоциклисту приходится больше ездить по сельским дорогам — грунтовым, проселочным, то ему легче управлять машиной посредством более широкого руля— больше плечо рычага, меньше усилие, прилагаемое к нему.



С удобством управления связана безопасность движения, поэтому Управление ГАИ МВД СССР сочло возможным разрешить устанавливать на мотоциклы рули незаводского изготовления, обязав при этом соблюдать следующие требования: материал — стальная цельнотянутая труба диаметром 24 мм для тяжелых мотоциклов и 22 мм для других мотоциклов, с толщиной стенки 2 мм; ширина руля (по концам рукояток) — не более 800 мм; высота (расстояние) от середины рукоятки руля до передней кромки седла по вертикали — 260—280 мм; расстояние от середины рукоятки руля до передней кромки седла по горизонтали (в плоскости продольной оси мотоцикла) — 320—350 мм; допускается перемычка между плечами руля.

Выполнение этих требований обеспечивает удобную посадку водителя любого роста и одновременно исключает применение рулей, изготавливаемых некоторыми горе-мотолюбителями с целью обратить на себя внимание вычурной, обычно неудобной и опасной посадкой.

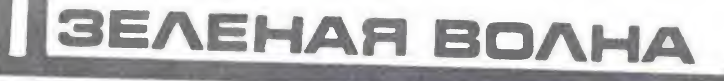
Разумеется, к рулю должны быть приварены (или надежно соединены с ним другим способом) кронштейны крепления рычагов управления. При установке руля необходимо обеспечить надежную прокладку тросов управления и электрических проводов, так чтобы изменение формы и размеров руля не привело к помехам в их функционировании.

ИЖЕВСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

Нам пишет В. Сапрыкин из Магнитогорска: «Будучи давним приверженцем ижевских мотоциклов, хотел бы увидеть на страницах журнала краткий перечень и характеристики всех дорожных моделей этого завода с указанием времени их выпуска».

На эту просьбу отвечает таблица.

Модель	Число и рабочий объем ($см^3$) цилиндров	Мощность, л. с.	Число об/мин	Число передач	Собственный вес, кг	Скорость, км/час	Годы выпуска
ИЖ—7	1—293	6,5	3250	3	119	85	1933—1938
ИЖ—8	1—293	8	3800	3	135	90	1938—1940
ИЖ—9	1—293	9	3800	3	135	100	1940—1941
ИЖ—350	1—346	11,5	4000	4	145	90	1946—1951
ИЖ—49	1—346	11,5	4000	4	150	90	1951—1958
ИЖ—56	1—346	13	4500	4	158	100	1956—1962
«ИЖ—Планета»	1—346	13	4500	4	158	100	1962—1966
«ИЖ—Юпитер»	2—347	18	5100	4	160	110	1961—1966
«ИЖ—Планета-2»	1—346	15,5	4800	4	155	105	1966—1971
«ИЖ—Юпитер-2»	2—347	18	5300	4	160	110	1966—1971
«ИЖ—Планета-3»	1—346	18	5200	4	155	110	с 1971
«ИЖ—Юпитер-3»	2—347	25	6000	4	158	120	с 1971
«ИЖ—Планета-спорт»	1—340	30	5600	4	140	140	с 1974



Страницы 22—29

ВЕЖЛИВОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Размышления над письмами читателей

«Прочитал в февральском номере «За рулем» статью моего коллеги Г. Абраменко «Вежливость и безопасность». Меня словно, как говорится, обожгло. Даже до конца не дочитав журнал, я сел писать в редакцию. Понимаете, автор как будто подслушал все то, о чем и я думаю». Это слова шофера первого класса из поселка Средняя Ахтуба Волгоградской области **А. Ковылина.** А вот строки из другого письма, тоже от водителя с многолетним стажем работы за рулем **В. Терешкина** из Горловки Донецкой области: «Прочитав статью.., целиком присоединяюсь к автору. Вежливо и безопасно. Только так мы и должны ездить. Об этом надо говорить всем и всюду!»

Я решил привести в самом начале обзора откликов читателей на выступление журнала именно эти две цитаты. Они, на мой взгляд, наилучшим образом отражают то, что объединяет наших корреспондентов. Во-первых, общая забота о моральном климате дороги (кстати, и журнал на эту тему выступает уже не впервые); во-вторых, мысль о необходимости неустанной пропаганды хороших манер, водительской этики, словом, всего того, что называют еще культурой движения.

Разговор на эту тему и мне представляется очень своевременным и необходимым. Я тоже провел за рулем не один десяток лет и о разительных переменах в условиях движения могу судить не понаслышке, а на собственном опыте. Да, давно минуло время, когда водитель оставался на дороге нередко один-одинешенек, а потому даже плохие его манеры и стиль езды никому особых хлопот и неприятностей не доставляли, были делом почти что личным. Еще лет двадцать назад мы ощущали интенсивность движения, пожалуй, лишь в центральных районах страны, да на приморских курортах. А сегодня... «Сегодня и у нас в Сибири, — сообщает **П. Чанчиков** из города Назарово Красноярского края, — не только с каждым годом, а с каждым месяцем на улицах и дорогах становится все теснее и труднее для езды». Да, при столь бурных темпах автомобилизации, которые характерны для наших дней, скорость и плотность транспортных потоков так возросли, так ощутимо в прямом смысле слова увеличилось число «точек соприкосновения» на дороге, что взаимоотношения между водителями, их взаимопомощь стали играть решающую роль в безопасности движения. Это объективная закономерность, от которой никуда не уйдешь. Какими бы совершенными ни были наши автомобили, какими бы ровными и широкими ни становились автомагистрали, в конечном счете благополучие всех, кого Правила дорожного движения именуют несколько сухо, но точно — участниками движения, зависит от того, насколько предупредительны и доброжелательны мы будем друг к другу. Мысль не нова, конечно. Иные читатели, наверно, отнесут ее к разряду прописных истин. Возражать не собираюсь. Но дело-то в том, чтобы все не только так думали, но главное — поступали.

«Ехал я по трассе Слуцк—Бобруйск, — вспоминает в своем письме **В. Селезнев** из Солигорска Минской области. — Узкая дорога, да выбоин множество. А обогнать — попробуй. Даже трактористу сигналишь, сигналишь — а толку никакого. Едет себе посередине и делает вид, что ничего не видит и не слышит. Чтобы обойти его, приходится пробираться буквально по обочине, по кочкам. Натерпевшись от таких хамов, я решил грузовые машины на этом участке дороги не обгонять. И вот настигаю громадину — рефрижератор, пристраиваюсь за ним. Проходит минута — другая, смотрю, он дает световой сигнал и прижимается к обочине. Я продолжаю идти за ним. Он снова включает правую мигалку. А я недоумеваю: чего он хочет? Водитель автопоезда в третий раз включает указатель поворота, дает протяжный звуковой сигнал и, высунув руку, машет мне — давай, обгоняй! Ну я, конечно, быстро его обошел, а в знак благодарности, выйдя вперед, тоже дал звуковой сигнал и помахал ему рукой. Но это же, товарищи, прямо «очевидное—невероятное». Я до сих пор такого не встречал, к сожалению. Хороший мне попался человек!»

Вот до чего дошло, друзья. Смирились мы, что ли, с тем, что часто не можем найти общего языка на общей для всех дороге, и норму поведения воспринимаем как вещь почти что исключительную? Я, правда, не склонен расценивать действия водителя рефрижератора как какую-то доблесть, но хочу сказать, что он не только поступил вежливо, а продемонстрировал, на мой взгляд, настоящую культуру вождения, а если подробнее, — точное понимание ситуации, заинтересованность в том, чтобы у дороги был достаточно высокий ритм, а у водителей хорошее рабочее настроение. Рядом с такими людьми и трудиться легко. И я мог бы припомнить аварии, конфликты, которые возникали только из-за неуступчивости, неуместного соперничества. Но, повторяю, судя по редакционной почте, значение хороших отношений между водителями поняли многие, и это вселяет уверенность, что они станут повседневной и повсеместной нормой.

Радует и тот факт, что разговор, который повел водитель-профессионал, поддержан и любителями. Не забудем, количество автомобилей и мотоциклов в индивидуальном пользовании стремительно растет. В транспортных потоках они уже сегодня составляют такую значительную часть, что их водители в полном смысле слова делают погоду на наших дорогах. И потому очень важно, чтобы и они не остались в стороне. А вот какой поворот этой теме придал подполковник-инженер **З. Рутштейн** из Ростова-на-Дону: «Конечно, приятно, когда на дороге машины ведут вежливые, просто хорошие люди, знающие цену водительскому труду, уважающие своих коллег. Именно коллег, так как на дороге, я считаю, не может быть разграничения на водителя-профессионала и любителя. Каждый человек за рулем любого автомобиля является участником единого процесса, и от каждого в равной степени зависит, будут в процессе этом срывы или нет».

Очень правильная мысль. Перед законами дорог мы все равны. Не только в смысле ответственности, а в отношении к любой категории водителей. Между тем мне кажется, далеко не все профессионалы преодолели в этом психологический барьер, что ли. Нередко кое-кто из нас, только завидев машину под личным номером, уже готов считать, что ее водитель намного уступает ему в мастерстве, а то и вовсе никуда не годится. Эта пренебрежительность, дутое превосходство на дороге до добра не доводят. Среди автолюбителей сегодня, действительно, очень много новичков (как, впрочем, немало их и среди профессионалов). И к таким надо относиться особенно доброжелательно. Часто новичок сам терзается своей неумелостью. И именно доброжелательность поможет ему быстрее приобрести уверенность в себе, быстрее освоить азбуку мастерства. А есть и любители — таких тоже немало, что не уступят хорошему профессионалу в водительском умении. Наконец, посмотрите, сколько личных машин днем на стоянках возле различных автотранспортных предприятий. Кончается смена, и за руль их садятся те, кто целый день «крутил баранку» автобуса или МАЗа, таксомотора или «скорой». Какие же они любители? У меня, например, тоже личная машина — «Москвич». Почему же ко мне надо относиться как-то иначе, когда я веду его, а не тяжелый автопоезд? Между прочим, и автор письма, которое я цитировал выше, — наглядный пример в подтверждение выдвинутого им тезиса. Сейчас он водит собственную «Волгу», но, оказывается, тов. Рутштейн сам шофер первого класса и за рулем почти четверть века. Вот какой он нынче, автолюбитель.

Я против предвзятости, которая еще мешает некоторым правильно учитывать возможности свои и другого водителя. Как правило, при описанном выше под-

ходе собственные способности переоцениваются, а это уже реальная угроза безопасности движения. Как мы убедились, грань между профессионалом и любителем за рулем во многих случаях давно уже стерлась или ее почти нет. Значит, и взаимоотношения между ними, а точнее — между любыми участниками движения должны и могут строиться только на принципах абсолютного равноправия и равной ответственности за безопасность движения.

В то же время не менее опасно подразделять водителей по важности выполняемой ими работы. Всем нам известны машины специального назначения, и, услышав их сигнал, мы, конечно же, уступаем дорогу. Но все остальные водители друг перед другом равны. Иначе быть не может. Рассуждения типа «я везу важный груз на стройку, а ты едешь порожний» не выдерживают критики. Никакой срочностью груза или другой производственной необходимостью нельзя оправдать хамство и грубость на дороге. Если таксист будет кивать на финансовый план, водитель автобуса — на жесткий график, водитель грузовика — на тяжелый груз и так далее и тому подобное, порядка на дороге, согласитесь, не будет. Уважать надо человека за рулем, а не груз или марку машины. Конечно, не без оснований **В. Никитин** из Ленинграда сетует: «К сожалению, вежливость к типу машины еще нередко превалирует над уважением к человеку». Добавлю к этому: а разве так уж редко личный автомобиль служит транспортным средством для выполнения служебных обязанностей агроному и журналисту, научному работнику и инженеру, врачу и людям многих других профессий. Как же тут делить их на государственные и личные? Так что не надо на дороге «действовать локтями». Можно сказать, что у того, кто так поступает, просто нет культуры вождения, пусть он за рулем и далеко не первый год.

Конечно, когда мы говорим о культуре, то должны иметь в виду правильные взаимоотношения не только между водителями, но также между ними и автоинспекторами, пешеходами, дорожниками. Этой темы касается, в частности, **П. Бондаренко** из Темиртау. Сравнивая обстановку движения в Карагандинской и Целиноградской областях, он описывает случай, о котором долгое время вспоминал как о фантастическом сне. Что же так поразило этого водителя? Оказывается, каждый из встречавшихся ему на дорогах Целиноградской области автоинспекторов приветствовал водителя «под козырек», непременно справлялся о самочувствии — не устал ли, а прощаясь, желал счастливого пути. «Теперь скажите, — заключает П. Бондаренко, — могу ли я нагрубить такому сотруднику ГАИ». Хорошо, конечно, что в Целинограде каждый автоинспектор вежлив и обходителен. Но удивляться, думаю, следует другому — почему не достает этих качеств службе ГАИ в Карагандинской области (если, конечно, дело обстоит именно так, как пишет наш читатель).

В случаях, которые привел водитель Бондаренко, знакомство с работниками ГАИ не было вызвано какими-то нарушениями правил движения с его стороны. Дело касалось обычной проверки машины, документов, груза. Я же хочу продолжить этот разговор, имея в виду и конфликтные ситуации. Пусть даже водитель в чем-то провинился (со всяким, в конце концов, может случиться), все равно это не оправдывает неуважительного к нему отношения, которое порой проявляет автоинспектор. Посмотрите, как корректен и внимателен наш Закон и его исполнители даже к человеку, представшему перед судом. Как много прилагается сил для того, чтобы приговор был не только справедлив по всем статьям, но и убедителен для осужденного. Почему же тот, кто вершит такой суд над проступками куда менее опасными, порой не берет на себя труд спокойно и толково, без ненужных эмоций объяснить водителю его вину, его ошибку? Просечка в талоне или штраф — и весь разговор. Я уверен, что очень многие жалобы, недоразумения между водителями и автоинспекторами вызывает не сама мера наказания, а то, как она была обставлена работником ГАИ. Обида водителю застилает, как говорят, глаза, мешает быть объективным, разобраться в собственных ошибках. А для профилактики нарушений Правил это совсем не маловажно. Порой человек, осуществляющий надзор за движением, не имеет с собой даже Правил дорожного движения. Что он, помнит их наизусть? Думаю, нет. Просто он и не ставит перед собой задачу быть доказательным в суждениях. А почему бы ему, открыв при случае книжечку Правил, не разъяснить водителю точно, в чем он разошелся с дорожным кодексом, как следует понимать то или иное его требование. Ведь автоинспектор должен быть не только контролером, но и воспитателем по мере сил. На мой взгляд, служба ГАИ вообще должна играть ведущую роль в утверждении на наших дорогах духа доброжелательности и взаимопонимания. И письмо тов. Бондаренко как раз свидетельствует о том, что за хорошим примером и ходить далеко не надо. Не подумайте, что тут ставится знак равенства между культурой и обходительностью. Но связь здесь определенно есть. Как отмечает, в частности, автор письма, у целиноградцев и дорожные знаки установлены так, что видны в любое время суток. Стало быть, культура здесь и в организации движения. Хочется, чтобы так было всюду. Ведь если, скажем, ремонт дороги давно закончился, а знак, ограничивавший скорость, убрать забыли, если в другой раз установили без учета видимости какой-нибудь указатель или предупреждающий знак и получилось, что формально он есть, а по существу его нет, — все это только от невнимания к человеку за рулем, от недостатка культуры в работе.

Предвижу, что, прочитав эти заметки, многие спросят меня: ну хорошо, а как же воспитывать предупредительность и уважение друг к другу? Занимал этот вопрос и авторов писем в редакцию. Они единодушны в мнении — не давать спуска хулиганам, не проходить мимо малейших проявлений хамства за рулем и на дороге. Но не со всеми их конкретными предложениями можно согласиться.

«Я читал где-то, — пишет уже упоминавшийся нами **П. Чанчиков**, — что в некоторых странах грубиянам и пьяницам устанавливают на машины специальные знаки или красят автомобили «в полоску». Может быть, для наведения дисциплины ввести такие знаки и у нас? Чтобы все окружающие видели, с кем имеют дело!» Что ответить на это? Я думаю, все согласятся со мной: воспитатель прежде всего должен сам являть образец в культуре поведения. Нельзя воспитывать этику неэтичными способами. Цель оправдывает средства? Нет, в таком процессе цель и средства должны находиться в полной гармонии. Думаю, что «мазать дегтем» машины не стоит. К тому же сегодня на ней может работать один водитель, а завтра другой. Яркими и видимыми всем, по-моему, должны быть иные примеры — примеры образцового выполнения обязанностей, дисциплинированности, взаимовыручки на дороге. Я бы красиво и броско выделял машины отличных во всех отношениях шоферов (а с созданием обществ автомотолюбителей это легко осуществимо в отношении всех категорий водителей). Вот тогда в массе настоящих рыцарей дорог сами обнаружат себя те, кто идет не в ногу со всеми.

Другое предложение вносит **В. Селезнев:** «Так как очень часто „героев" не остановишь за руку, надо бы продавать во всех киосках сброшированные рапорты-бланки на нарушителей правил движения. Чтобы любой водитель при необходимости мог вырвать листок, внести в него все необходимые сведения и опустить в первый же почтовый ящик. Госавтоинспекция, определив принадлежность машины, направит рапорт на предприятие, где на нарушителя заведут «дело». На первый раз — предупреждение. Если же рапорты приходят снова и снова, ясно, что за рулем хулиган, с ним и разговор другой».

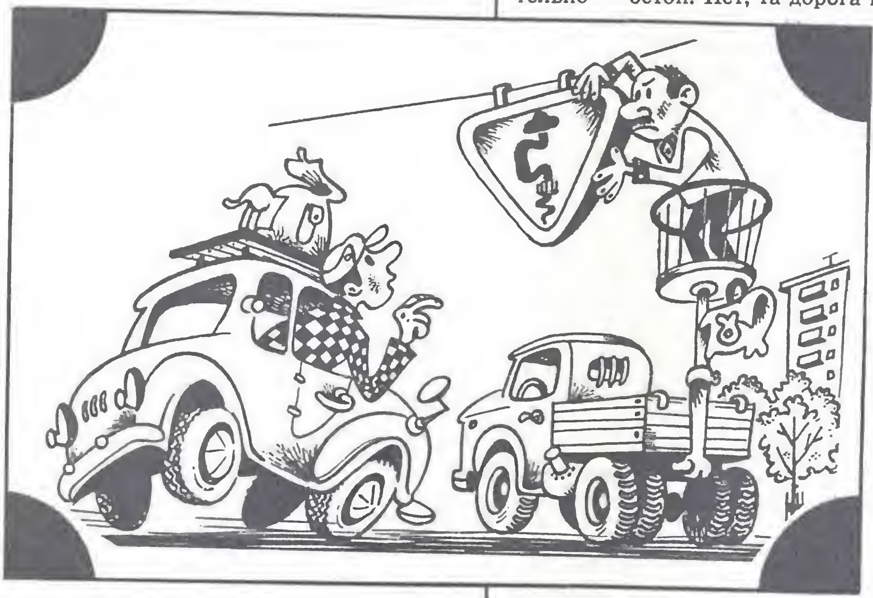
Что ж, в принципе о неблаговидном поступке любого водителя органам ГАИ или милиции может сообщить каждый из нас. Но право «подать рапорт», который, как принято, является основанием для наложения административного взыскания, на мой взгляд, должно быть предоставлено только наиболее опытным и ответственным из водителей, то есть тем, кто входит в отряды общественных автоинспекторов. Другое дело, что к надзору за дорожной дисциплиной надо более активно привлекать широкие массы отличных водителей, особенно тех, кто постоянно работает на определенных трассах, знает их вдоль и поперек. Надо и упростить по возможности систему оповещения ГАИ о нарушителях правил. Каждый активист службы безопасности движения должен иметь бланки рапортов, как говорят, под рукой. Но продавать их в киосках, разумеется, нельзя. Они должны попадать только в руки тем, кто наделен такими полномочиями.

В заключение хочу сказать о том, что желаемая культура движения не достигается административными мерами, хотя они и создают для этого определенные предпосылки. Просто стремление делать добро, уважение к окружающим нас на дороге должно стать стилем поведения каждого. Благородные поступки воспитывают благородных людей. И если каждый из нас по отношению к другому водителю, пешеходу, автоинспектору будет всегда поступать так, как хотел бы, чтобы обращались с ним, все будет в порядке. Езда станет и безопасной и приятной.

В. НИКИТИН,
водитель первого класса,
член редколлегии журнала
«За рулем»

Фельетон

С БУРОМ ЧЕРЕЗ ПЕРЕКРЕСТОК



История эта тянется уже второй год. С того злополучного дня, когда житель Краснотурьинска В. Малогриценко имел несчастье оказаться на перекрестке улиц Паровой и Волчанской своего родного города. Ехал Малогриценко на тяжелом мотоцикле с коляской, не торопясь: дорога была не бог весть какой, но все-таки с покрытием, хотя и щебеночным. Перед перекрестком, будучи дисциплинированным водителем, он притормозил, посмотрел направо и налево, убедился в отсутствии помех и двинулся дальше. В этот момент слева из-за поворота улицы Волчанской выскочил на большой скорости мотоциклист Е. Коноплев. Он как-то не сразу обратил внимание, что справа у него помеха, а когда до нее оставалось метров тридцать, действовал не лучшим образом. В результате он зацепил за коляску уже остановившегося тяжелого мотоцикла и сломал ногу. Случай, казалось бы, ясный, но...

Разногласия обнаружились уже на стадии осмотра места происшествия. Один из двух прибывших работников автоинспекции заключил: «Обе улицы — с покрытием. Знаков, определяющих главную дорогу, на перекрестке нет. Значит, перекресток равнозначный, и преимущество — у Малогриценко, не имевшего помехи справа».

Другой пренебрежительно потрогал сапогом щебенку, устилающую улицу Паровую, и возразил: «Ну какое это покрытие? Вот на Волчанской действительно — бетон! Нет, та дорога главнее...»

И началось упорное противоборство двух точек зрения. Возглавивший следствие капитан милиции Караваев с первых шагов обнаружил предпочтительное отношение к «бетонированной стороне». В обвинительном заключении он сразу сослался на показания техника горкомхоза Л. Зейбель, заверившей, что вся проезжая часть улицы Паровой представляет собой ничем не прикрытый первозданный грунт, матушку-землю, в которой при желании можно выращивать злаки и декоративные растения. Лишь кое-где, для удобства проезжающих, ямки здесь засыпаны щебенкой. Затем он сослался на заключение начальника серовского линейного управления автодорог К. Мальцева и линейного механика этого управления К. Мокрецова, выезжавших по постановлению следователя изучать место происшествия. Они пробурили в нескольких местах проезжую часть спорной улицы и написали: «Верхний слой проезжей части улицы Паровой покрыт мелким щебнем толщиной от 5 до 8 см. Из-за незначительности такого покрытия ее нельзя отнести к категории дорог со щебеночным покрытием. Проезжую часть улицы Паровой следует считать грунтовой улучшенной дорогой с добавкой щебня на 5—8 см... Улица Волчанская является главной дорогой, потому что она имеет бетонное покрытие».

Это с одной стороны. С другой стороны В. Малогриценко получил ответ из Управления Госавтоинспекции МВД СССР, где прямо говорилось: «При определении главной дороги толщина дорожного покрытия во внимание не принимается, так как водителю невозможно ее установить». А заместитель председателя горисполкома Л. Нечкин в справке председателю городского суда дезавуировал предыдущую справку горкомхоза и написал: «Следует считать проезжую часть улицы Паровой имеющей щебеночное покрытие, то есть в данном случае по покрытию улицы Паровая и Волчанская равнозначны». Разбирая дело, народный судья Н. Акентьев и заседатели внимательно выслушали свидетельницу Л. Зейбель и других, лишивших улицу Паровую какого-либо покрытия, ознакомились с документами, подтверждающими наличие покрытия, отметили эмоциональные показания шофера Л. Латышева, заявившего, что если дорожить своей жизнью и машиной, то прежде, чем выезжать с улицы Паровой на Волчанскую, нужно пропустить транспорт, идущий по Волчанской, и обратились к фотодокументам. На снимках щебеночное покрытие улицы Паровой выглядело куда менее эффектно по сравнению с бетонкой. В. Малогриценко был осужден на два года лишения свободы, правда, условно.

Осужденный продолжает упорствовать в попытках добиться признания полной своей невиновности. Непоколебимо держатся и судебные инстанции.

Пока шло это состязание сторон, на спорном перекрестке установили дорожные знаки, понизившие улицу Паровую до ранга второстепенной. Юридических казусов здесь больше не предвидится. А как быть краснотурьинским водителям на других аналогичных перекрестках? Руководствоваться Правилами дорожного движения? Но кому же хочется попасть на скамью подсудимых. По-видимому, в порядке популяризации такой необычной судебной практики следовало бы обеспечить широкую водительскую общественность соответствующей памяткой со ссылкой на прецедент и рекомендациями на будущее. Например, подъезжаешь по щебенке к асфальту, остановись, пробури несколько шурфов в проезжей части, измерь толщину покрытия, убедись в том, что она не меньше дозволенной местными судебными органами, и смело выезжай на перекресток. Никто тебя не осудит. Или, допустим, едешь по дороге вроде бы с уклоном, а знаков никаких нет, и тебе неясно, движутся ли встречные на подъем и должен ли ты уступить им дорогу. Остановись, положи поперек проезжей части бутылку и посмотри, куда она покатится.

В. ИНДИН

Дорогие мгновения

Водитель и дорожная информация

Интенсивность движения на дорогах нашей страны возрастает с каждым годом. Теснее становится на проезжей части. Обстановка в потоке машин, где преобладают теперь современные скоростные автомобили, меняется ежесекундно, и каждое мгновение водитель должен учитывать эти изменения, правильно на них реагировать. Весь рабочий день шофера складывается из таких мгновений, переполненных информацией, из которой нельзя упустить ни одной детали: любой зевок может стать роковым. Между тем человеческие возможности не безграничны. Как и во времена патриархальной тишины и неторопливости на дорогах, средняя скорость реакции водителя продолжает оставаться на уровне 0,8 секунды, и преодолеть этот барьер не в наших силах. Значит, чтобы обеспечить безопасность движения, нужно искать «обходные» пути. Думается, что такие возможности есть.

Речь идет о том, чтобы предельно сократить количество ситуаций, требующих экстренного решения. Этого можно добиться, сделав по возможности информацию, воспринимаемую водителем, более исчерпывающей и заблаговременной. Например, вспыхнувший впереди красный огонек стоп-сигнала требует от идущего сзади немедленного торможения. Но торможение торможению рознь, а ведь стоп-сигнал об этом не говорит. Знай об интенсивности торможения идущий сзади, он бы без паники принял соответствующие меры. А предоставить ему эту важную информацию не так уж трудно. Достаточно чуть усложнить конструкцию стоп-сигнала дополнительной секцией — и одной неожиданностью станет меньше. Зарубежные специалисты уже испытывают подобные устройства, что лишний раз свидетельствует об актуальности вопроса. Заслуживают внимания и эксперименты с передним дублером стоп-сигнала. Заметив издалека сигнал торможения встречного автомобиля, водитель будет знать, что тот готовится к какому-то маневру. Такой сигнал на скользкой дороге или в гололедицу сделает менее неожиданным возможный занос встречного.

Основную информацию об условиях движения на загородных магистралях дают дорожные знаки. И здесь есть неиспользованные возможности. Например, знаки, предупреждающие о крутом подъеме и спуске, информируют лишь о крутизне уклона. Но не менее важно знать и его протяженность. Ведь короткий подъем можно легко преодолеть по инерции, за счет запаса скорости, а затяжной, да еще по скользкой зимней дороге, заставит водителя решать сложные задачи. На тяжелой машине иногда лучше остановиться перед трудным участком и продумать тактику подъема. Кстати, указатели изменений вертикального профиля пути имеются на железных дорогах. И они говорят не только о крутизне уклона, но и о его протяженности в метрах. А ведь железнодорожники водят поезда по хорошо изученному маршруту и наизусть знают все особенности своего участка пути. В отличие от них шоферу приходится в незнакомой обстановке решать задачи со многими неизвестными, и чем меньше останется этих неизвестных, тем безопаснее будут условия движения.

И конечно, на всех дорогах из поля зрения шофера должны быть убраны все не относящиеся к его работе надписи, транспаранты, рекламные сооружения. Ведь приходится воспринимать эту информацию хотя бы для того, чтобы убедиться в том, что она не заслуживает внимания, как не относящаяся к условиям движения.

Львиную долю всей информации о дорожной обстановке водитель воспринимает с помощью своего зрительного аппарата. Слух ему помогает очень мало. Однако думается, что есть возможности для перераспределения такой неравномерной загруженности. Так ли уж необходимо постоянное зрительное внимание к показаниям приборов, к сигнальным лампочкам на приборном щитке? Почему бы не приспособить для этого звуковой сигнализатор? Скажем, упало давление масла, вышли из нормы другие параметры, и в кабине звучит сигнал: взгляни на приборы, разберись в чем дело. А если звуковой сторож молчит, значит все в порядке, можно не отвлекаться от наблюдения за дорогой. Первый шаг в этом направлении уже сделан: разработаны звуковые сигнализаторы, напоминающие о том, что включен сигнал поворота. Нетрудно разработать и общий звуковой сигнализатор, оповещающий водителя о необходимости взглянуть на приборный щиток.

Мы не ставили перед собой задачи всесторонне показать возможности помочь водителю справляться со все возрастающим потоком информации. Это дело специалистов. Хотелось лишь привлечь внимание к решению этой проблемы, игнорировать которую не позволяет быстрый рост интенсивности движения.

В. КАЧАЛИН,
старший инспектор ГАИ,
М. ЛЯХОВИЧ,
председатель райсовета общества «Автомотолюбитель УССР»

Крымская область, Черноморский район

ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Когда говоришь о том, что обгон из всех маневров, пожалуй, самый сложный и опасный, что для его выполнения нужны очень многие благоприятные условия, с этим соглашаются все. Но соглашаться мало, надо и действовать на дороге с учетом этих обстоятельств. Увы, у некоторых водителей слова расходятся с делом. Управлявший этими новенькими «Жигулями» Георгий Вакареску следовал по дороге Кишинев — Полтава и возле Первомайска попал в довольно густой туман. Водительская мудрость гласит: «Не уверен — не обгоняй». Не уверен, что впереди нет помех — держись в общем строю, не лезь на рожон. Вакареску же обгонял один автомобиль за другим. А, надо сказать, обстановка осложнялась не только плохой видимостью, но и скользкой дорогой, на которой быстро затормозить или изменить направление движения трудно, если не невозможно. И этими соображениями, видимо, пренебрег водитель «Жигулей», когда пошел на обгон грузовика в конце подъема. Завершить маневр он не успел. Из тумана показался встречный автомобиль...

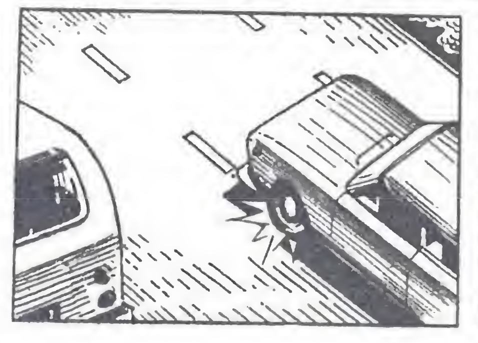
Можно было бы закончить этот краткий анализ происшествия надеждой на то, что на ошибках учатся. Если было бы кому учиться. При этой аварии водитель погиб.

В. СОДЕЛЬ,
председатель городского совета общества «Автомотолюбитель УССР»

Николаевская область, г. Первомайск



Как вы посту-пите?



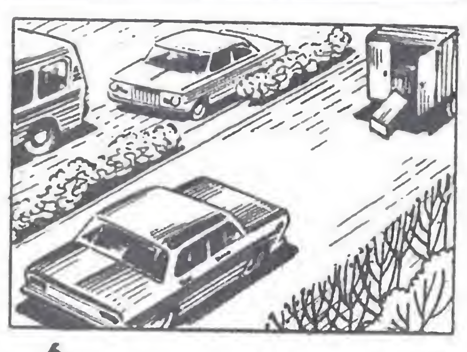
1

По магистрали, имеющей в каждом направлении три полосы, вы едете в среднем ряду со скоростью около 100 км/час. Неожиданно раздается громкий хлопок, и руль ваших «Жигулей» начинает тянуть влево. Оказывается, полностью спустила шина левого переднего колеса. Как быть?



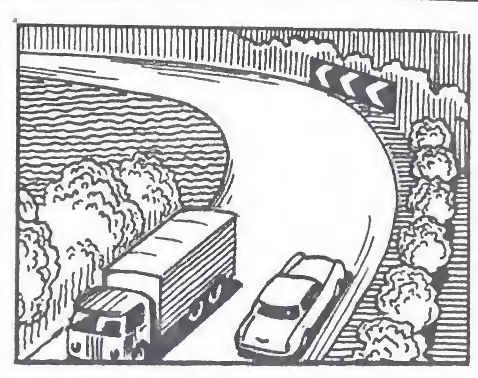
2

Вы, не торопясь, едете по довольно узкой дороге, скорость движения по которой ограничена 60 км/час. Вас начинает обгонять другой водитель. И вот, когда он выехал на полосу встречного движения и поровнялся с вами, впереди показался встречный автомобиль. Что сделаете в этой ситуации вы?



6

Ваш автомобиль в среднем ряду на дороге, имеющей три полосы в каждом направлении. Скорость — около 100 км/час, вокруг — другие машины. Неожиданно из кузова идущего впереди грузовика падает на дорогу тяжелый ящик или какой-то другой предмет. Как избежать наезда на него?



7

На скорости около 80 км/час вы приближаетесь к повороту дороги. Чтобы снизить скорость, нажимаете на педаль тормоза, но она проваливается до самого пола: тормоза не сработали. Как выйти из создавшегося положения?

Ответы

1

Следует, слегка притормаживая и включив сигнал правого поворота, перестраиваться для съезда на обочину. Это лучший выход, даже если и придется вклиниться в вереницу машин справа. Водители поймут, что у вас спустила шина, и если вы снизите скорость, то наверняка найдете просвет для маневра. Можно выполнить его, тормозя двигателем. Нельзя только тормозить сразу и резко: вас может ударить в багажник следующая позади машина. И не тормозить совсем тоже нельзя: это может привести к потере управления, или, что еще хуже, покрышка вообще слетит с диска.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. В настоящее время на каждую тысячу жителей в среднем приходится 70 индивидуальных автомобилей. По прогнозам, в течение 15 лет процент их возрастет по крайней мере в три раза. Однако градостроители рассчитывают, что эти машины станут в будущем неотъемлемой частью единой транспортной системы городов. Уже сейчас ими разработаны генеральные планы для большей части городов, в соответствии с которыми будут созданы сбалансированные системы, основанные на гармоничном развитии как индивидуального, так и общественного транспорта.

ПОЛЬША. В первый послевоенный год государственными автотранспортными предприятиями было перевезено всего 7 миллионов пассажиров. В прошлом году — более 2 миллиардов человек. Этому во многом способствовало не только увеличение парка автомобилей, но и обмен опытом работы между специалистами социалистических стран в области автомобильных перевозок.

АВСТРИЯ. Городские власти Вены прибегли к новому способу «воспитания» водителей, оставляющих автомобили в недозволенных местах. Полицейский патруль, увидев такую машину, наносит на ее кузов кистью, пропитанной яркой краской, цветной пояс. Владельцу приходится не только платить штраф, но и долго очищать свой автомобиль от краски.

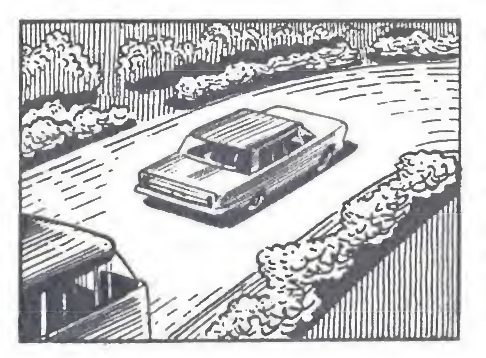
АНГЛИЯ. В поисках материалов, подходящих для шероховатой поверхности дорог, обеспечивающей почти одинаковое сцепление в сухую и мокрую погоду, специалисты провели испытания с искусственной крошкой, получаемой из расплавленного боксита. Выяснилось, что она является прекрасным материалом для строительства дорог, предотвращающим скольжение, одновременно прочным и долговечным.

АНГЛИЯ. Старые деревья доставляют много хлопот при строительстве и реконструкции дорог. Между эстетическими критериями и требованиями безопасности движения часто возникают серьезные противоречия. Последние соображения берут верх. При строительстве одной из дорог в Англии было передвинуто на 30 метров 125-летнее дерево, которое вместе с корнями и глыбой земли весило 200 тонн.

ИНДИЯ. С каждым годом растет объем работы автотранспорта. В настоящее время 27% грузов перевозится автомобилями. Однако в этом деле существуют организационные трудности. Так, при пересечении границ штатов взимаются налоги, и немало времени при перевозке груза водитель тратит на контрольных пунктах, собирающих эти налоги. Сейчас государственные органы разрабатывают законодательные положения по ликвидации сбора налогов. Усиливается финансирование разработки новых видов топлива, внедрение эффективных методов перевозок (централизация, создание автопоездов, специализация подвижного состава ч др.).

ИТАЛИЯ. В настоящее время большой процент перевозок грузов осуществляется автомобилями. Расчеты показывают, что в будущем эта цифра возрастет еще более. Поэтому разрабатываются новые законодательные положения, регулирующие движение грузов и повышающие эффективность перевозок за счет централизации. Учитывая международный опыт, итальянские автотранспортники пополняют парк в основном специализированными автомобилями.







3

В силу каких-то обстоятельств вы съехали правыми колесами с асфальта на раскисшую после дождя обочину. А она чуть ниже дорожного покрытия. Как безопаснее всего выбраться обратно?

4

На узкой дороге вы завершаете обгон, почти до отказа нажав на акселератор. Когда вы ослабляете давление на педаль, оказывается, что она запала (сломался привод), и скорость машины все увеличивается. А впереди крутой поворот. Где выход из положения?

5

На обычной дороге с небольшой интенсивностью движения вы вдруг попадаете в полосу густого тумана. Решаете с известной предосторожностью ехать дальше. В чем должны заключаться эти меры предосторожности?

2

Самое правильное — притормозить и позволить обгоняющему занять место впереди вас. Даже если и он начнет в это время торможение, вы успеете отстать и оставить ему место для перестроения. Не пытайтесь свернуть на обочину, рассчитывая, что появится возможность разъехаться всем трем машинам. Вы рискуете попасть в занос и опрокинуться.

3

Плавно уменьшайте скорость и так же плавно въезжайте обратно на асфальт. Чем меньше угол между принятым вами направлением и кромкой асфальта, тем легче будет вам это сделать. Высокая скорость в такой ситуации только во вред. Попытка с ходу выскочить на дорожное покрытие может окончиться выездом на полосу встречного движения или вызвать занос.

4

Вернее всего — выключить зажигание. Двигатель заглохнет, и вы плавно съедете на обочину для устранения неисправности. Можно тормозить и при работающем двигателе. Однако в этом случае вы рискуете сжечь тормоза. Попытка включить низшую передачу может привести к поломке коробки передач.

5

Снизьте скорость, включите ближний свет и держитесь ближе к осевой линии дорожной разметки. В этом гарантия того, что вы не съедете ненароком в кювет и не зацепите какую-нибудь остановившуюся справа машину. Включать дальний свет в такой обстановке нельзя: отражаясь от капелек тумана, взвешенных в воздухе, он только ухудшит видимость.

6

Самое правильное, — несколько раз нажимая и отпуская педаль тормоза, снизить скорость и попытаться объехать препятствие по плавной траектории. Если затормозите резко, вас могут ударить сзади, а попробуете свернуть сразу — грозит такая опасность сбоку.

7

Вытягивайте ручной тормоз, не защелкивая его, и старайтесь миновать поворот по кратчайшему пути, ближе к внутренней части дороги. Попытка включить низшую передачу и тормозить двигателем при большой скорости может оказаться безуспешной: передача не включится, а время будет упущено.

ИТАЛИЯ. Здесь есть «клуб» провалившихся на экзамене для получения водительских прав. Его членом может стать каждый, кто два раза получил неудовлетворительную оценку. На обширном дворе «клуба» он может сколько хочет водить старые автомобили.

КАНАДА. Страховое общество установило, что женатые водители в возрасте до 25 лет совершают гораздо меньше дорожных происшествий, чем их холостые сверстники. Очевидно, чувство ответственности по отношению к семье заставляет их вести машину более осторожно. С учетом этого общество предоставляет женатым автомобилистам ряд льгот.

США. Исследования показали, что ежегодно около 130 тысяч происшествий на дорогах страны составляют наезды на диких и домашних животных.

США. Владельцы десятков тысяч новых машин, производимых на заводах «Форд мотор», были извещены о том, что не исключена возможность выхода из строя системы рулевого управления. Дефекты вызваны применением нестандартной марки стали, которая не выдерживает эксплуатационных нагрузок и напряжения.

ФРАНЦИЯ. Здесь запатентована развязка перекрестка двух улиц в одном уровне, которая обеспечивает непрерывное движение транспорта во всех направлениях без светофорного регулирования. Это довольно сложная система кольцевого движения с пятью островками — разветвлениями для автомобилей, которые изменяют направление. Все это напоминает лабиринт. Но авторы утверждают, что «непересекающиеся перекрестки» могут стать настоящим благом для запруженных машинами городов.

ФРАНЦИЯ. Если раньше специалисты считали, что вдоль крупных автомагистралей страны надо строить только станции технического обслуживания автомобилей, то в настоящее время они пришли к выводу о необходимости создавать целые центры обслуживания, где человек, совершающий поездку по автомагистрали, может не только отдохнуть и принять пищу, но и провести деловую встречу, совершить покупку, получить нужную информацию.

ФРГ. Специалисты нашли, что в условиях быстро меняющейся обстановки в городе дорожные знаки, которые в обычное время помогают регулировать движение, в случае затора, происшествия или просто ремонта участка только портят дело, усложняют проезд транспорта. Поэтому сейчас разрабатываются и внедряются в практику светофоры, управляемые по радио. С их помощью легче регулировать интенсивные автомобильные потоки на улицах города.

ЯПОНИЯ. Страна всегда отличалась высокой плотностью застройки городов: только 8 процентов всей территории практически пригодны для этой цели. Специалисты видят выход из создавшегося положения в эффективном использовании подводного пространства. Уже имеются конкретные проектные предложения по размещению под водой крупных автостоянок и даже общественно-транспортных комплексов.

ШВЕЙЦАРИЯ. Ограждения на сооружаемых в настоящее время мостах и виадуках, по мнению специалистов, нередко в угоду эстетическим соображениям делаются очень слабыми и не являются надежной защитой при дорожных происшествиях. Эксперты предлагают усилить ограждения стальными канатами, что в малой степени повлияет на их внешний вид. Подобная конструкция целесообразна и для разделения двух направлений на автострадах, особенно на кривых участках.

Кустарщина

Анализируя причины аварий, специалисты всегда стараются докопаться до их истоков, до первопричины. Начинать приходится с конца цепочки, с животрепещущего факта. Легковушка, например, вдруг свернула наперерез могучему самосвалу и под его колесами превратилась в груду искореженного металла. Как выясняется — из-за того, что заклинило рулевое управление. А вышло оно из строя потому, что в смазке механизма оказалась металлическая крошка. Как ее туда занесло, ухаживал ли за машиной водитель? И в конце концов вырисовывается безрадостная картина: этот автомобиль был единственным транспортным средством маломощной организации, которая не имела даже примитивного гаража, машина ютилась в закутке хозяйственного двора, а нехитрый инструмент для ее обслуживания, масла, канистры и запасные колеса хранились в общей кладовушке с пожарным инвентарем, имуществом дворника и металлоломом. Условия для обслуживания машины здесь ничем не отличались от полевых, когда волей-неволей приходится лезть под нее прямо на обочине дороги. Поэтому и уход фактически ограничивался вынужденными, не терпящими отлагательства случаями. Вот и закономерный итог. Такая первопричина аварий, к сожалению, далеко не редкость. Обратимся к свежим фактам.

«Волга» стремительно мчится под уклон к мосту через реку Суховскую на трассе Волгоград—Москва. Водитель Логинов пытается повернуть руль влево, чтобы не оказаться под мостом, но автомобиль не повинуется. Удар в бетонное ограждение моста — и от «Волги», принадлежащей волгоградскому областному совету Всероссийского общества охраны природы, остается груда металлолома. Автотехническая экспертиза установила, что причиной потери управляемости и аварии явилось разъединение поперечной тяги рулевого привода и резьбового наконечника рычага правого поворотного кулака. Выяснилось, что за несколько дней до этого водитель Логинов менял наконечник. При этом стягивающий хомут не был надежно закреплен, и вскоре крепление разошлось. Начался интенсивный износ резьбы наконечника и регулировочной муфты. И вот, когда машина шла под уклон и нагрузка на передние колеса возросла, резьбовой наконечник под действием боковой силы отсоединился, колесо повернулось вправо и заскользило, оставляя следы юза. Автомобиль бросило на бетонное ограждение моста, и водитель был уже бессилен выправить положение. Первопричиной этой аварии был, таким образом, кустарный ремонт.

В другом карликовом автохозяйстве по неумению неправильно собрали шарнир рулевой тяги грузовика ГАЗ—51. Привело это к тому, что на шоссе Волгоград — Астрахань автомобиль перестал повиноваться рулю, свернул на полосу встречного движения, столкнулся с такой же машиной ГАЗ—51, в кузове которой ехали люди, и опрокинул ее. Автотехническая экспертиза установила, что причиной потери управляемости было отсоединение продольной рулевой тяги от рулевой сошки, случившееся в результате излома шарового пальца, шейку которого из-за неправильной сборки подрезал острой кромкой вкладыш.

Всех этих аварий могло бы не быть при элементарном контроле со стороны механика гаража, при наличии мало-мальски подходящих условий для технического обслуживания и мелкого ремонта эксплуатируемых автомобилей. Правда, и в крупных автохозяйствах случается кустарщина, несоблюдение установленных технических норм приводит к таким же плачевным результатам, но у шофера-одиночки шансов на это гораздо больше.

Уже немало писалось о необходимости укрупнения карликовых и «однолошадных» автохозяйств, объединения имеющейся у них транспортной техники в общем гараже с соответствующим штатом и оборудованием. С каждым днем все очевиднее необходимость такой меры. Автомобили становятся динамичнее, конструкция их усложняется, и требования к техническому обслуживанию растут, а удовлетворить их в кустарных условиях невозможно. Возрастает и тяжесть последствий аварий, поскольку повышаются общая скорость и интенсивность движения.

И. ЧАУС,
автотехнический эксперт

г. Волгоград

ПОЧТА «ЗЕЛЕНОЙ ВОЛНЫ»

Согласен с авторами статьи «Угнали машину» («За рулем», 1974, № 11) в том, что угон чаще всего совершают люди в нетрезвом состоянии без каких-либо иных целей, кроме как доехать куда-то или просто покататься. Заметив открытый автомобиль без водителя (их не пугает и тяжелый вездеход, а порой устраивает и инвалидная мотоколяска), они садятся в кабину и начинают торопливо совать в замок зажигания все, что попадется под руку. Замки, к сожалению, еще несовершенны, и очень часто пустить двигатель пара пустяков.

Вот еще пример. Житель Челябинска Бердников в состоянии алкогольного опьянения угнал в г. Копейске (Челябинская область) грузовой автомобиль ЗИЛ—130. Протаранив тяжелой машиной закрытые ворота гаража, пьяный угонщик, не имевший никогда прав на управление автомобилем, выехал на дорогу. У железнодорожного переезда на высокой скорости он чуть не врезался в гигантский БелАЗ, водитель которого успел уклониться. Машина с болтающимися дверками кабины понеслась дальше. У поворота на шахту «Красная горнячка» она чудом не врезалась в переполненный маршрутный автобус. Только благодаря хладнокровию водителя автобуса, свернувшего на обочину, трагедия была предотвращена. На следующем перекрестке Бердников, не справившись с управлением, заехал в яму и лишь здесь был задержан водителями, которые преследовали преступника. Оказалось, что Бердников и ранее был дважды судим за подобные действия. На этот раз суд приговорил его к трем годам лишения свободы.

А сколько подобных преступлений кончается более тяжелыми последствиями. Угонщики разбивают машины, калечат людей, гибнут сами. Угон составляет значительную часть дорожных преступлений и поэтому требует серьезных профилактических мер. Необходимо усилить правовую воспитательную работу, особенно с подростками в школах и других учебных заведениях, на производстве. Весьма полезным было бы также широко наладить выпуск надежных противоугонных устройств.

А. КОРЮКОВ,
народный судья городского суда

Челябинская область,
г. Копейск

ВЫХОДИТ ИЗ ПЕЧАТИ

В Издательстве стандартов выходит из печати новый Государственный стандарт СССР «Разметка дорожная» (ГОСТ 13508—74).

Заказы на стандарт принимают все специализированные магазины Центральной конторы по распространению стандартов: 117049, Москва, Донская ул., 8, тел. 236-50-34 и 236-34-48; 700100, Ташкент, ул. Богдана Хмельницкого, 61, тел. 53-27-46; 190121, Ленинград, ул. Декабристов, 43/45, тел. 16-60-64 и 16-68-86, телетайп (позывной «ГОСТ», абонемент № 2301); 228047, Рига, ул. Аудею, 1, тел. 21-13-41; 252073, Киев, ул. Фрунзе, 152, тел. 35-42-70 и 35-22-30; 200070, Минск, Партизанский пр., 18а, тел. 44-01-11 и 44-32-42; 380060, Тбилиси, пр. Важа Пшавела, 20, тел. 37-56-13; 480010, Алма-Ата, ул. Мынбаева, 47; 475006, Ереван, ул. Таманцинери, 21, тел. 42-33-91; 350023, Краснодар, ул. Октябрьская, 18, тел. 9-26-25; 744000, Ашхабад, ул. Союзная, 14, тел. 5-13-88; 310103, Харьков, пр. Ленина, 66, тел. 30-31-84 и 30-39-85; 630108, Новосибирск, ул. Котовского, 40, тел. 44-60-36; 620067, Свердловск, ул. Солнечная, 41, тел. 54-02-09; 370118, Баку, ул. Нефтепереработчиков, 63.

Цена издания — 80 коп.

Магазины стандартов выполняют заказы предприятий, организаций и отдельных граждан как по бланкам заказа (для абонентов магазинов, подписчиков на ИУС), так и по разовым заказам, сделанным в письме или телеграммой.

Заказы оплачиваются и по безналичному расчету и за наличный расчет. Кроме того, заказ может быть выслан наложенным платежом.

Предприятиям и организациям, имеющим постоянную потребность в получении нормативно-технической документации и других изданий, выпускаемых Издательством стандартов, следует оформить абонемент на постоянное получение их в магазине стандартов, обслуживающем данную область, край или республику.

Центральная контора
по распространению стандартов

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Что указывает такая табличка под знаком?

расстояние до поворота дороги — 1
протяженность опасного участка — 2
расстояние от знака до конца опасного участка — 3

II. Кто обязан уступить дорогу?

водитель грузовика — 4
водитель легкового автомобиля — 5

III. Кто из водителей легковых автомобилей правильно остановился для пропуска грузовика?

водитель А — 6
водитель Б — 7
оба водителя — 8

IV. Можно ли выехать для остановки на левую сторону дороги?

можно — 9
нельзя — 10
можно, если дорога имеет по одной полосе в каждом направлении — 11

V. Разрешена ли Правилами стоянка в этом месте?

разрешена — 12
не разрешена — 13

VI. Можно ли пересечь такую линию разметки?

можно — 14
нельзя — 15
только вне населенных пунктов — 16

VII. Может ли этот водитель двигаться в показанном направлении?

может — 17
не может — 18

VIII. В каких направлениях разрешено движение этому водителю?

только в А — 19
в А и В — 20
во всех направлениях — 21

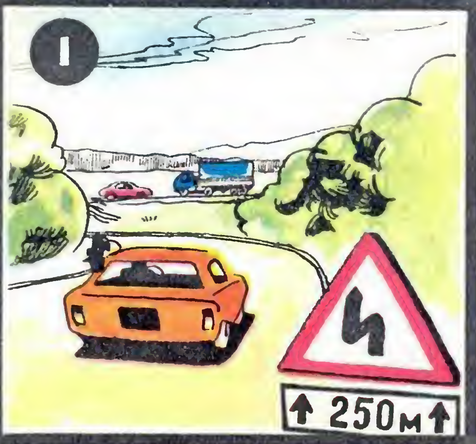
IX. Разрешают ли Правила эксплуатировать автомобиль, не оснащенный медицинской аптечкой?

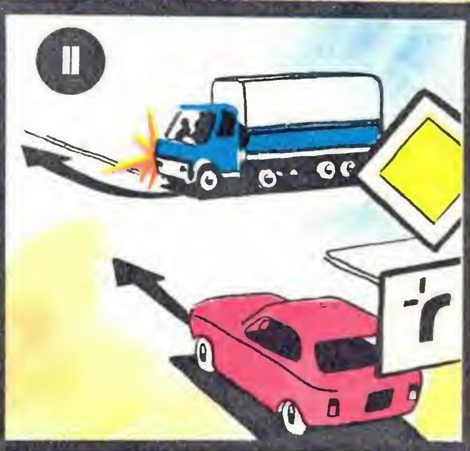
разрешают — 22
не разрешают — 23
только в населенных пунктах — 24

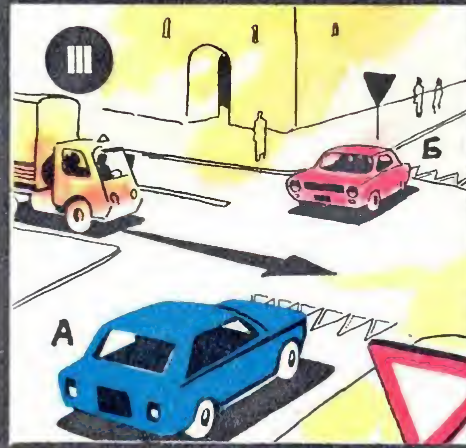
X. К чему приводит большой свободный ход педали сцепления?

к пробуксовке сцепления — 25
к неполному выключению сцепления — 26

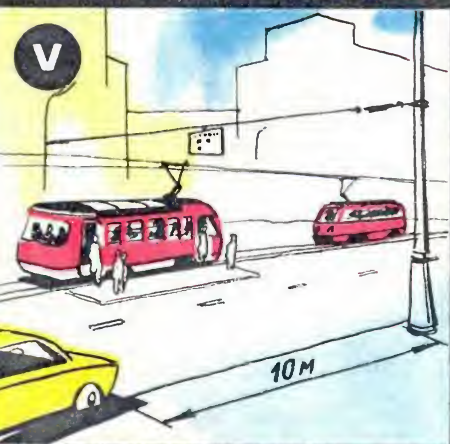
Ответы — на стр. 39

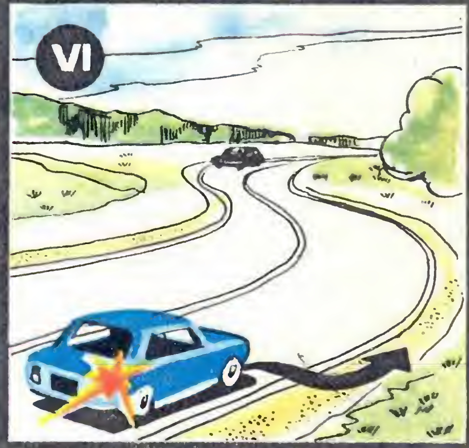


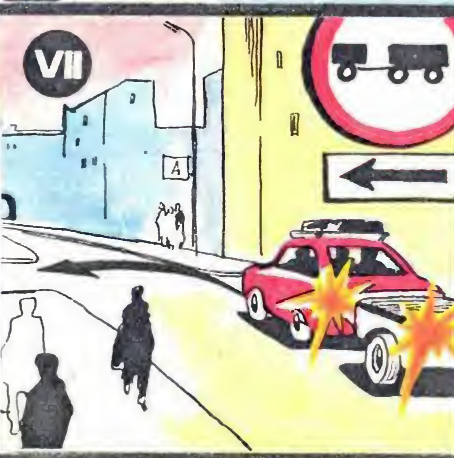


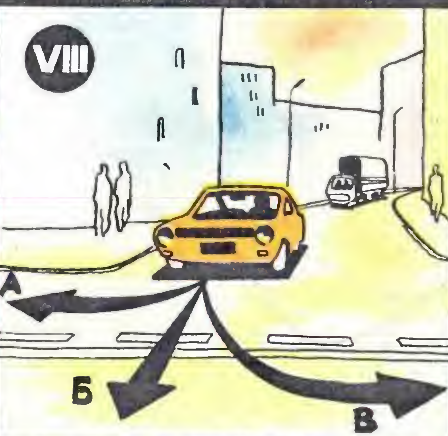












В МИРЕ МОТОРОВ



КОРОТКО

● ● ●

В ПНР за 1974 год изготовлено 132,8 тысячи легковых автомобилей, из которых 110,5 тысячи были проданы индивидуальным владельцам.

● ● ●

Легковые «шкоды» 1975 года отличаются несколькими важными конструктивными новшествами. В частности, на моделях «100», «110» и «110ЛС» (с кузовом «седан»), поступающих на экспорт в некоторые страны, будут устанавливаться йодные двухнитевые фары типа Н4.

Модель «110Р» (с кузовом «купе») получит наряду с этими фарами алюминиевые колеса с радиальными шинами 165СР—13, обшивку спицы рулевого колеса из пенопласта, новое оформление консоли (переходной панели от щитка приборов к туннелю пола).

● ● ●

Легковые автомобили с кузовами, специально созданными для таксомоторной службы, выпускают в настоящее время серийно заводы «Остин», «Винчестер» (Англия) и «Чеккер» (США).

● ● ●

Из-за трудностей, вызванных кризисными явлениями в английской экономике, прекратил производство машин завод «Астон-Мартин», специализировавшийся с 1913 года на выпуске в небольших количествах спортивных автомобилей.

● ● ●

Вскоре на автобусных маршрутах Парижа появятся несколько автобусов «Рено», работающих на сжиженном газе. Эксперимент проводится с целью изучить возможность перевода автомобильного транспорта на такое топливо.

● ● ●

Кроме автобусов, фирма «Рено» испытывает две опытные модели легковых автомобилей, двигатели которых потребляют сжиженный природный газ.

● ● ●

Фордовский филиал в г. Кельне (ФРГ) начал выпуск легковых машин «Форд-таунус-бордо» с автоматической трансмиссией. Производство этой трансмиссии освоило дочернее предприятие фирмы в г. Бордо (Франция).

● ● ●

Шведская фирма «Волво» приобрела контрольный пакет акций голландского автомобильного завода ДАФ.

● ● ●

Из 30 миллионов автомобилей, выпущенных в прошлом году на планете, 23 миллиона сошло с конвейеров 20 крупнейших фирм.

● ● ●

Двигатели со впрыском топлива в настоящее время серийно устанавливают на легковые автомобили 14 фирм («Альпин», «Альфа-ромео», БМВ, «Волво», «Даймлер-Бенц», «Опель», «Пежо», «Порше», «Рено», СААБ, «Ситроен», «Триумф», «Фольксваген», «Хонда»). Замена карбюраторов системой впрыска дает прирост мощности 11—20 процентов. Максимальная удельная мощность в этом случае достигает 77—78 л. с./л.

«ЧЗ-250-спорт»



«Гибридная» модель, оснащенная двигателем ЯВА, но имеющая экипажную часть ЧЗ. В отличие от ЯВЫ у нее нет полностью дуплексной рамы.

Мотоциклетный завод ЧЗ в г. Страконице (ЧССР) известен как производитель отличных кроссовых мотоциклов. Не раз на машинах этой марки гонщики разных стран завоевывали титул чемпиона мира. Значительная часть спортивных ЧЗ поступает в СССР, где они используются в соревнованиях разного ранга. Помимо спортивных завод выпускает пользующиеся популярностью у мотолюбителей дорожные машины классов 125 и 175 см³.

В последнее время программа предприятия расширилась — на конвейер поставлены дорожные мотоциклы класса 250 см³ модели «471-00», получившие название «ЧЗ-250-спорт». Двигатель для них разработал завод ЯВА, взявший за основу свой последний мотор ЯВА-350 модели «634» (он устанавливается на поступающие в СССР мотоциклы модели «634-01»). Как и у старшего брата, у «Спорта» два рядом расположенных цилиндра (диаметр 52 мм, ход поршня 58 мм), наклоненных вперед на 25 градусов для лучшего охлаждения. Благодаря применению игольчатых подшипников в головках шатунов, составляя топливную смесь, достаточно брать масло в пропорции 1/30 или даже 1/40. При степени сжатия 9,3 двигатель требует применения бензина с октановым числом не менее 90. Тогда он развивает мощность 16,5 л. с. при 5250 об/мин.

Полудуплексная рама «Спорта», сваренная из труб круглого сечения, обладает высокой прочностью и жесткостью, поскольку имеет много общего с испытанными рамами кроссовых мотоциклов. Обращает на себя внимание хорошая устойчивость машины, достигнутая благодаря применению колес диаметром 18 дюймов и эффективных гидравлических амортизаторов в передней вилке (ход 127 мм) и задней подвеске (ход 100 мм). «Спорт» снабжен барабанными тормозами диаметром 160 мм, причем привод переднего — двухкулачковый.

В электрооборудование входят генератор переменного тока (6 в, 75 вт) и аккумуляторная батарея (8 а-ч). Они полностью обеспечивают все приборы, потребляющие ток в темное время суток, в том числе фару с лампой 35/35 вт, указатели поворота.

Оригинальная форма бака, высокий руль, прямоугольная фара, окрашенный в черный цвет глушитель придают машине современный вид.

Мотоцикл «ЧЗ-250-спорт» весит в заправленном состоянии 152 кг и развивает скорость 115 км/час.

«ФИАТ-128-РАЛЛИ»

Параллельно с основной моделью «128» итальянский завод ФИАТ выпускает модификацию для ралли. Внешне ее можно отличить по черной полосе вдоль порога кузова, колесам, отлитым из алюминиевого сплава, облицовке, окрашенной черной матовой краской, четырем йодным фарам и раллистскому оборудованию.

«ФИАТ-128-ралли» оснащен более форсированным по сравнению с базовым двигателем: увеличен с 1116 до 1290 см³ рабочий объем, установлен двухкамерный карбюратор вместо однокамерного, мощность увеличена с 55 до 67 л. с. при 6400 об/мин. Как и базовая модель, «раллистская» модификация имеет привод на передние колеса, но в отличие от нее оснащается только двухдверным кузовом. Дополнительное оборудование и конструктивные переделки повлекли за собой увеличение цены на 20 процентов против модели ФИАТ-128.



Форсированный по сравнению с базовым двигатель модели «ФИАТ-128-ралли» позволил поднять максимальную скорость машины со 140 до 150 км/час.

«ВАРТБУРГ» МОДЕЛИ 1975 ГОДА

Легковой автомобиль «Вартбург-353» (ГДР) выпускается девять лет, и конструкция его постоянно улучшается. Наиболее обширная модернизация 353-й модели была осуществлена заводом в конце минувшего года. Она прежде всего направлена на повышение безопасности и затронула следующие элементы машины.

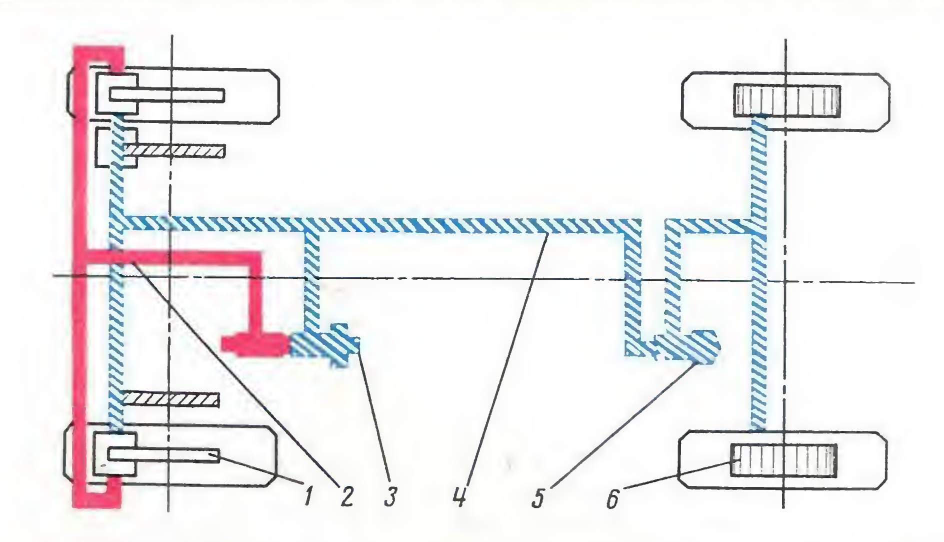
Тормозная система. На смену барабанным тормозам передних колес пришли дисковые. Их гидравлический привод включает два независимых контура трубопроводов: первый обслуживает только передние колеса, второй — и передние и задние. Как следствие, каждая скоба переднего тормоза имеет две пары рабочих цилиндров, а в главном цилиндре предусмотрено два поршня — это так называемый тандем-цилиндр. С целью предотвратить блокировку задних колес при торможении, а следовательно, их занос в гидросистему привода задних тормозов встроен ограничитель давления жидкости.

Рулевое управление. Рулевая колонка сделана телескопической. При аварии ее вал под воздействием определенного усилия подается вперед, деформируя предохранительные элементы. Таким образом поглощается энергия удара и повышается безопасность водителя.

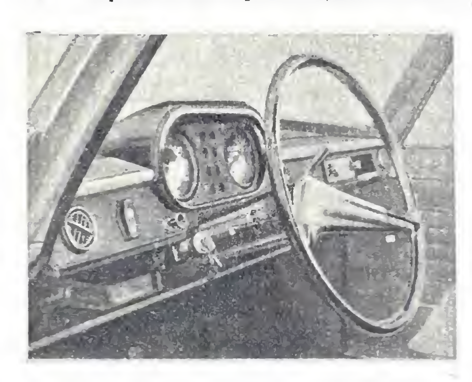
Интерьер салона. Введены ремни безопасности для всех пяти пассажиров, более удобными сделаны подлокотники, эффективнее стало травмобезопасное зеркало заднего вида, модернизированы сиденья, применена полностью новая панель приборов, оформленная в современном стиле.

Освещение. Все «вартбурги» оборудуются галогенными двухнитевыми фарами типа Н4, которые вдвое мощнее прежних. Соответственно введен и новый генератор переменного тока мощностью 500 ватт. За дополнительную плату могут быть установлены омыватели и «дворники» фар, а также стеклоочиститель пульсирующего действия для ветрового стекла.

Основные характеристики машины («За рулем», 1974, № 5 и 1966, № 10) не претерпели изменений.



Раздельный привод тормозов: 1 — дисковый тормоз переднего колеса; 2 — трубопроводы первого контура (привод передних тормозов); 3 — двойной главный тормозной цилиндр; 4 — трубопроводы второго контура (привод передних и задних тормозов); 5 — ограничитель давления жидкости в приводе задних тормозов; 6 — барабанный тормоз заднего колеса.



Новая панель приборов.



Травмобезопасная рулевая колонка. В квадрате показан деформируемый элемент — шайба.

СЮРПРИЗ «ХОНДЫ»



Мотоцикл «Золотое крыло» — первая в истории фирмы «Хонда» модель с оппозитным двигателем, водяным охлаждением и карданной передачей.

О тысячекубовой «Хонде» говорили давно. Специалисты строили различные прогнозы. Предсказывали, что одна из ведущих мотоциклетных фирм мира в качестве «сверхоружия» против конкурентов изберет модель с 12-цилиндровым мотором. Но то, что «Хонда» продемонстрировала на последней международной выставке мотоциклов и велосипедов в Кельне, произвело эффект, которого не ждали.

Новая модель японской фирмы — «ГЛ1000» — оснащена оппозитным (впервые в ее истории) четырехцилиндровым двигателем (999 см^3, 80 л. с.).

Среди его конструктивных особенностей — водяное охлаждение, распределительный вал в головке цилиндров, четыре карбюратора, электрический стартер. Двадцатилитровый топливный бак расположен под сиденьем, и бензин подается в карбюраторы не самотеком, а насосом. На месте обычного бензобака находится декоративный корпус, где размещены приборы, электрооборудование, инструментальный ящик.

Двигатель, объединенный в блок с пятиступенчатой коробкой передач, связан с задним ведущим колесом не цепью, как это до сих пор было на всех моделях фирмы, а карданным валом. Таким образом, «Хонда» стала в ряд с ирбитским и киевским заводами, а также фирмами БМВ, «Мото-Гуцци» и «МВ-Агуста», строящими карданные модели.

Новый мотоцикл очень массивен (его база — 1540 мм, вес в снаряженном состоянии — 259 кг), но завод не предназначает его для эксплуатации с коляской — только в качестве одиночки.

«Хонда-ГЛ1000» развивает скорость до 230 км/час. Поэтому на переднем колесе у нее стоят два дисковых тормоза с гидравлическим приводом, а на заднем — один дисковый. На мотоцикле невзаимозаменяемы не только колеса, но и шины: размер передней — 3,25—19, задней — 4,50—17.

Разумеется, эта новинка японской фирмы рассчитана на сравнительно узкий круг покупателей. И дело не только в скоростных и весовых показателях, требующих от водителя определенных физических качеств. На трафаретке, прикрепленной к фальшбаку мотоцикла, рядом с индексом модели стоит ее товарное наименование — «Гольд уинг» («Золотое крыло»). Это «золотое крыло» стоит недешево — цена мотоцикла «Хонда-ГЛ1000» такая же, как автомобиля БМВ-2002.





ИЗ СЕМЬИ СЕРИЙНЫХ

Автомобили на спартакиаде

Миллионы людей интересуются сегодня автомобильным спортом. Одни не упускают случая побывать на соревнованиях раллистов, кольцевиков, на кроссовых и картинговых трассах, другие следят за спортивными событиями по газетным и журнальным публикациям. У моторных видов спорта свой зритель — люди, которым близка техника, и в наш «автомобильный» век отряд их стремительно растет. Красноречивая цифра: кольцевые гонки в Таллине, Риге собирают уже не тысячи — десятки, а то и сотни тысяч зрителей. Это не просто болельщики. Среди них многие сами сидят за рулем и не прочь помериться мастерством с другими водителями. Такому зрителю нужно знать все — каким образом достигается увеличение мощности двигателя, надежность узлов и систем машины, чем отличается автомобиль, участвующий в соревнованиях, от своих серийных собратьев.

В канун финальных стартов VI летней Спартакиады народов СССР, в программу которой включены соревнования по автомобильному спорту — картингу, кроссу, ралли, кольцевым гонкам и многоборью, сделаем заочную экскурсию по закрытым паркам, где стоят готовые к стартам машины, и поближе познакомимся с ними. Оговоримся сразу: нас будут интересовать только те, на которых оспариваются звания чемпионов и призеров летней Спартакиады. Другие автомобили — гоночные стреловидной формы, специально подготовленные (для ралли и «кольца») и имеющие значительные усовершенствования по сравнению с серийными, а также карты классов 100 и 125 см³ с импортными двигателями и без коробки передач оставим пока в стороне: они хотя и стоят тоже в парке, но предназначены для других целей: чемпионатов страны, не входящих в программу Спартакиады, или для международных соревнований.

Общее для всех спартакиадных автомобилей в том, что они мало отличаются от обычных серийных моделей и в их конструкции (в соответствии с техническими требованиями) немного переделок. В этом довольно жестком ограничении определенный смысл. Любые спартакиадные соревнования призваны привлечь на старты как можно больше участников, для их выступления надо создать максимально равные условия. По этой причине не включены в программу Спартакиады состязания на гоночных автомобилях; они есть пока даже не во всех союзных республиках. Не всюду имеются условия и для подготовки специальных (то есть отвечающих требованиям группы 2) раллийных машин, в конструкцию которых разрешается вносить серьезные изменения. И тем не менее, готовя к спартакиадным соревнованиям серийную машину, каждый гонщик со своим механиком проделывают очень большую работу. Четыре цели ставят они перед собой — максимально использовать мощность двигателя, сделать автомобиль удобнее в управлении, надежнее и безопаснее.

Средства для достижения этих целей у **РАЛЛИСТОВ И «КОЛЬЦЕВИКОВ»** практически одинаковые. Ведь в обоих соревнованиях представлены одни и те же автомобили. Все они объединены в группу 1 — серийные с годовым выпуском не менее 5000 экземпляров — и, в свою очередь, делятся на три класса: VII (свыше 1150 и до 1300 см³) — туда входят главным образом машины ВАЗ—2101, а также ВАЗ—21011 и ЗАЗ—968; VIII (свыше 1300 и до 1600 см³) — «Москвич—412», ИЖ—412 и ВАЗ—2103; X (свыше 2000 и до 2500 см³) — «Волга» ГАЗ—24 и ГАЗ—21. Участников в каждом классе ждут медали чемпионата СССР и жетоны Спартакиады.

Прежде всего познакомимся с автомобилями для **РАЛЛИ**. Если внимательно обследовать двигатели, то, как правило, убеждаешься, что жиклеры карбюратора заменены (но их посадочные места обязательно сохранены). Это дает возможность обеспечить наиболее выгодные состав и сгорание рабочей смеси для условий данных соревнований. Помимо того, гонщик подбирает свечи, соответствующие по тепловой характеристике напряженному режиму работы двигателя, устанавливает наиболее надежные приборы зажигания. Тщательное выполнение этих работ часто дает без всякой дополнительной форсировки двигателя увеличение его мощности до 10 процентов по сравнению с номинальной.

Существенное внимание гонщики уделяют правильной установке двигателя. Он должен сохранять продольный наклон, так как в соответствии с ним подобрано положение патрубка впускного трубопровода, с которым связан карбюратор. Тщательно проверяют пределы свободного колебания двигателя под действием реактивного момента, гарантирующие его от соприкосновения с какими-либо частями моторного отсека и рычагами системы управления.

Спереди автомобиля, возле буксирных проушин виден стальной (или титановый) лист, уходящий под днище. Он служит дополнительной защитой картера двигателя от возможных повреждений при случайном наезде на выступающие предметы. Эта защита особенно важна на автомобиле «Москвич—412», у двигателя которого картер из алюминиевого сплава.

Некоторые гонщики вносят также изменения в трансмиссию, устанавливая главную передачу с другим передаточным числом, но это разрешается только в пределах модификаций данной модели. Под модификациями подразумеваются автомобили, выпускаемые на базе одного шасси с разными кузовами, например «Москвич—412» и «Москвич—427» (универсал). У первого из них передаточное число главной передачи 4,22, а у второго — 4,55. Конечно, такая замена главной передачи целесообразна только для некоторых автомобильных ралли с тяжелой трассой, где нужно повышенное усилие на задних колесах.

Большую часть подготовки машины к ралли занимает проверка ходовой части. Водитель должен быть уверенным в ее прочности, надежности креплений, правильном расположении переднего и заднего мостов относительно несущего кузова автомобиля. Учитывая это, гонщики прежде всего обеспечивают полную симметричность установки рессор (или пружин подвески); ее нарушение вызывает перекос моста относительно продольной оси автомобиля.

Известно, что хорошая устойчивость машины зависит в немалой мере от работы амортизаторов, на которые в условиях высокоскоростного режима приходятся большие нагрузки. Если трасса очень сложная, то амортизаторы заменяют более жесткими, сохраняя при этом согласно техническим требованиям их число и первоначальный способ крепления.

Теперь о колесах. На раллийных автомобилях разрешается устанавливать шины любого типа и марки, но при условии, что они смонтированы на ободах и дисках, выпускаемых заводом-изготовителем. Шины гонщики выбирают с повышенной боковой жесткостью: у них меньше боковой увод, что способствует устойчивости автомобиля. В этом смысле шины с большим отношением ширины профиля к его высоте дают лучшие результаты.

Конечно, каждый гонщик тщательно проверяет рулевое управление (выдерживая все заданные люфты), тормозную систему. Как правило, тормозные трубопроводы дополнительно защищают от наружных повреждений.

Главное внешнее отличие раллийного автомобиля от серийного — дополнительные фары. Число их всегда четное и не более шести (только у ВАЗ—2103 может быть восемь).

Снаружи автомобиля и внутри салона легко заметить оборудование, обеспечивающее безопасность. Это обязательно два зеркала заднего вида, прикрепленные, как правило, к передним дверцам, огнетушитель, ремни безопасности для гонщика и штурмана и, конечно, специальный каркас. Он состоит из двух дуг, установленных за передними сиденьями, и одной прилегающей к стойкам ветрового стекла. Все дуги соединяются между собой продольными трубами, дополнительно усиленными боковыми подкосами

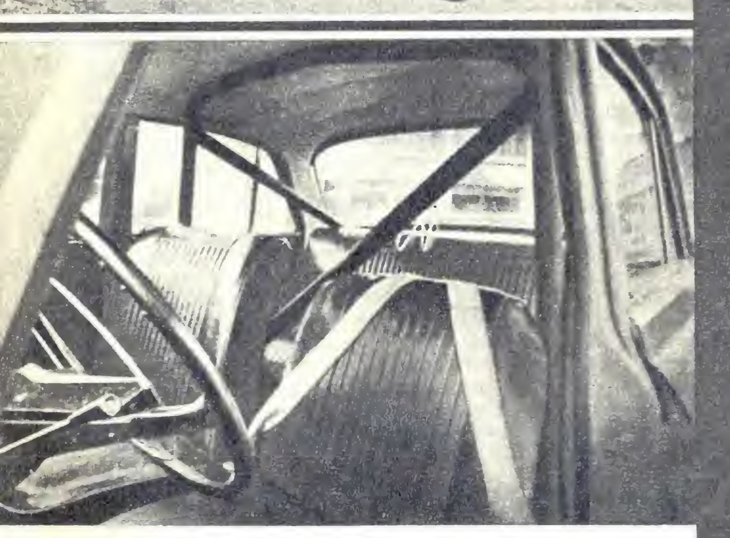


В кузове автомобиля, участвующего в кроссе, устанавливается предохранительная дуга и укладывается специальный балласт.

«Москвич—412» (Автозавод имени Ленинского комсомола) для авторалли.



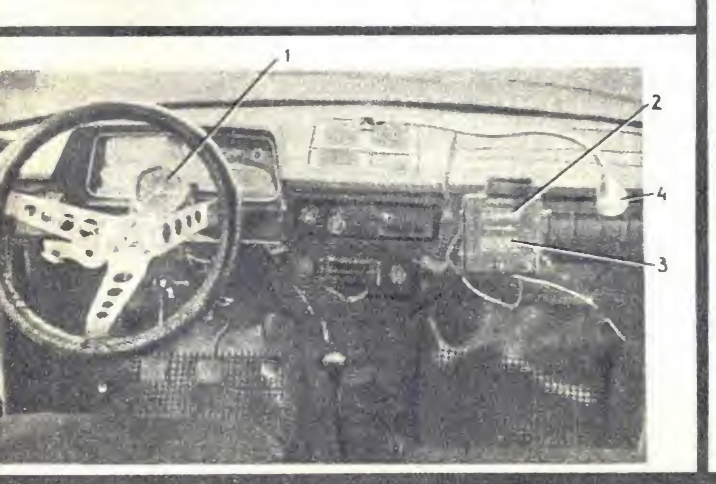
Карт класса 50 см³, подготовленный в секции московского Дворца пионеров и школьников.



Каркас безопасности.

Дополнительное оборудование на приборной панели раллийного автомобиля: 1 — тахометр; 2 — верхняя шкала твинмастера; 3 — нижняя шкала твинмастера; 4 — электрическая лампа для штурмана.

Фото Б. Раскина, В. Хватова и В. Ширшова



Прибор (конструкции В. Польгуева) для измерения израсходованного бензина.



и диагональной связкой. Основные дуги проходят возможно близко к крыше кузова. Тогда, если автомобиль перевернется, будет меньше внешних повреждений.

У раллийного автомобиля значительно отличается приборная панель. Для ориентировки во время движения устанавливаются твинмастер и спидпилот. Твинмастер показывает пройденный путь — общий и на отдельных участках. У спидпилота на одной шкале устанавливается заданная скорость, а на другой стрелка показывает минуты опоздания или опережения графика. Рабочее место штурмана включает лампочку на гибком креплении для работы в темное время.

В большей части все сказанное относится и к автомобилям для **КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОК**. На них только не устанавливают дополнительные фары, картер не защищается от повреждений (в этом нет необходимости, так как соревнования проводятся днем и на отличных асфальтовых или бетонных трассах), и, как правило, снимают колпаки колес. Не нужны здесь и штурманские приборы.

Разнообразные автомобили встретим мы в закрытом парке соревнований по **КРОССУ**. В I классе (до 1,5 т) объединены ГАЗ—69, УАЗ—452 и УАЗ—469, во II (свыше 1,5 и до 2,5 т) представлен только ГАЗ—51, в III (свыше 2,5 и до 4 т) совместно участвуют ЗИЛ—164 и ГАЗ—53 и, наконец, в IV классе (свыше 4 и до 6 т) в одиночестве ЗИЛ—130. Для каждого класса приготовлен свой комплект медалей.

Автомобили подвергают некоторым конструктивным переделкам. Объясняется это тем, что в движении по трудным кроссовым трассам машине не обойтись без специального оборудования, повышающего ее надежность и проходимость. Готовя двигатели, гонщики снимают или заменяют воздушный фильтр, устанавливают дополнительные водяные радиаторы и расширительные бачки, масляные радиаторы, удаляют жалюзи, изменяют число лопастей вентилятора — все это направлено на то, чтобы приспособить двигатель к условиям работы с напряженным тепловым режимом.

Естественны также работы, повышающие надежность ходовой части. Здесь упрочняют сварочные швы и крепежные соединения, а также устанавливают дополнительные усилители (угольники, косынки и т. п.) в отдельных местах передней подвески и заднего моста, но при этом сохраняют исходные детали и их конфигурацию. Часто на автомобилях применяют шины повышенной проходимости, цепи на колесах и различные самовытаскиватели.

На кроссовых машинах, как на раллийных и кольцевых, также имеется предохранительная дуга (но снаружи), защищающая кабину от повреждений. Она закреплена в передней части платформы и имеет распорки с жестким креплением.

В спартакиадных соревнованиях по **КАРТИНГУ** взрослые спортсмены будут выступать на микроавтомобилях классов II (125 см³ с коробкой передач) и IV (175 см³ с коробкой передач), а юноши — в классах II и V (50 см³). Все машины, кроме 50-кубовой, имеют серийные двухтактные одноцилиндровые мотоциклетные двигатели отечественного производства с воздушным охлаждением. Приборы зажигания и карбюраторы применяются любого типа. Лишь для 50-кубового карта установлено ограничение: карбюратор с диффузором диаметром не более 22 мм.

Карту присуще все, что обеспечивает безопасность гонщика. Прежде всего, это специальная платформа с окаймлением, не дающим соскальзывать ногам спортсмена, щитки, закрывающие детали трансмиссий, сиденье со спинкой, не позволяющее гонщику смещаться на поворотах.

И наконец, автомобили для **МНОГОБОРЬЯ** — ГАЗ—51 и «Волга» ГАЗ—24. Они ничем не отличаются от серийных и не имеют специального оборудования. Исключение составляет прибор, прикрепленный возле ветрового стекла и соединенный трубкой с карбюратором. Этот прибор позволяет быстро определить количество топлива, израсходованного при прохождении дистанции. Кроме экономичного вождения в программу многоборья входят «фигурка», стрельба и гранатометание.

Вот главное из того, что интересно знать любителю спорта об автомобилях, участвующих в Спартакиаде.

А. САБИНИН,
председатель технической комиссии ФАС СССР



ЕСТЬ ТАКАЯ СЕКЦИЯ...

Эта кроссовая трасса пролегла недалеко от Волги. Она тянется вдоль реки, затем, изгибаясь, сворачивает влево, идет под уклон... В день, когда нам довелось ее посмотреть, здесь было безлюдно и тихо, лишь отпечатки шин, сохраненные просохшей землей, говорили о минувших спортивных баталиях.

О том, как они проходили, рассказали их участники, собравшиеся после работы в комитете первичной организации ДОСААФ, где председателем В. Иванов. Тому, кто хоть раз видел мотоциклетный кросс, нетрудно было представить себе и острую спортивную борьбу, которая развертывалась в ходе гонок, и интерес, проявленный к ним многочисленными зрителями, почитателями этих динамичных и интересных соревнований, в которых участвует сто, а то и больше спортсменов. Пусть эти цифры не покажутся преувеличением. Немногочисленная, всего в 18 человек, секция устраивает, разумеется, не без помощи руководства организации, горкома ДОСААФ, два раза в год состязания с открытым стартом, в которых участвуют не только местные спортсмены, но и команды других городов Московской области и даже Ярославля, Владимира, Вологды, Калинина. Да и сами члены секции выезжают на встречи с открытыми стартами. Весьма успешно выступали они в минувшем году на мотокроссах в Калинине, Ярославле, Рязани.

— Нынешний, спартакиадный год, — говорит заместитель председателя комитета ДОСААФ Ю. Жезлов, — для нас знаменателен и своим, пусть небольшим юбилеем. Минуло десять лет со времени первого мотокросса, состоявшегося у нас. Теперь мы проводим дважды в год, не считая других, традиционные кроссы — «Золотая осень» и «Русская зима». Естественно, наше желание — чтобы год финальных стартов Спартакиады стал для нас урожайным по спортивным успехам.

Эту цель ставят перед собой председатель комитета, передовики производства мастера спорта слесари Ю. Данилов, В. Девятов, токарь Л. Шумилин. Для них, как и для других членов секции, спорт стал любимым делом, которому они вот уже в течение многих лет отдают свое свободное время. И сейчас они говорят об удовлетворении, которое приносят им занятия в секции, и, как люди увлеченные, болеющие за дело, — о трудностях, стоящих на их спортивном пути.

— Не скрою, бывает иногда такое настроение, что хоть бросай все, — замечает Данилов. — Устанешь на работе, а вечером тренировки, ремонт мотоциклов. Вернешься домой и думаешь, баста, больше не пойду... Минует день, другой, и начинает тревожить мысль: как же там ребята, да и самого тянет сесть за руль.

— Получше бы обстояло дело с техникой, — говорит Девятов, — легче было бы. А то ведь запасных частей не хватает, многое приходится делать самим...

Но так ли уж плохо с техникой? В капитальных боксах более 20 мотоциклов разных классов и моделей, правда, на ходу меньше половины, остальные требуют ремонта, а как же его производить без запчастей? Тут, конечно, нужна помощь. Однако дело не только в технике.

— Наш курс, — сказал Ю. Жезлов,— высокое мастерство.

Что ж, курс сам по себе правильный. Как говорят, плох тот солдат, который не мечтает стать генералом, но если мало солдат, то и генералов вряд ли может быть много.

Секция существует уже годы и имеет опыт работы с молодежью. Три мастера спорта, один кандидат в мастера, семь перворазрядников — все они выросли здесь; остальные ведь тоже имеют спортивные разряды, несколько человек получили их в минувшем году, когда начался первый этап Спартакиады. И думается, даже при нынешних условиях, при имеющейся технике есть возможность сделать секцию более многочисленной. Особенно если учесть такой резерв, каким являются мотолюбители, их в городе немало. Они могут выступать на своих мотоциклах. Опасаться отказа тут нет оснований. Существующий опыт показывает, что среди мотолюбителей желающих посостязаться хоть отбавляй. А там войдут во вкус, втянутся в регулярные занятия.

Начинать с ними, понятно, придется не с кросса, а с самых простейших мотоциклетных соревнований. Но этим решается не только такая немаловажная задача, как привлечение молодежи к занятиям спортом, массовость, но и возможность отбора наиболее способных, которым не жаль предоставить спортивный мотоцикл для кросса.

Сама жизнь подсказывает руководителям секции, что вопрос этот назрел, без привлечения новых сил не подготовить достойной смены ветеранам. Недаром здесь родилось полезное начинание — наставничество. Используя оправдавший себя производственный опыт, Ю. Данилову и В. Девятову поручили шефство над двумя юношами, недавно пришедшими в ряды мотоспортсменов. В обязанности мастеров спорта входит не только помощь новичкам в освоении техники, мастерства езды, но и воспитание дисциплинированности, забота об их поведении, успеваемости в учебе.

При комитете ДОСААФ есть секция картинга. В День советской молодежи в городе проводятся соревнования картингистов. Бывают годы, когда на этих традиционных соревнованиях разыгрывается первенство области.

Календарь Спартакиады, посвященной 30-летию Победы, насыщен многими мероприятиями. Он включает, помимо стартов мотоциклистов и картингистов, первенство по стрельбе, автомобильному многоборью, водно-моторному спорту, радиоспорту. И что примечательно — судейство обеспечивается в основном своими силами.

Полнокровной спортивной жизнью живет эта первичная организация ДОСААФ.

А. ЛУБЕНСКИЙ

Московская область, г. Дубна

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Всесоюзные зимние командные автоcралли на Кубок СССР

1. Эстонская ССР, СТК «Сыпрус-1» — ДОСААФ (В. Тоуарт — Х. Оху, У. Лаанеотс — Э. Кабрал, Ю. Каасик — Я. Мельдер); 2. РСФСР, «ИЖ — Планета» — ДСО «Зенит» (Л. Морозов — Л. Суднева, В. Бородин — А. Окулич, А. Брум — С. Штин); 3. РСФСР, ВАЗ-2 — ДСО «Труд» (Э. Пистунович — В. Белозеров, Я. Лукьянов — Т. Тоомсар, Г. Иванов — Л. Селга); 4. РСФСР, ГАЗ — ДСО «Труд» (В. Верещака — В. Умнов, Н. Елизаров — А. Скороделов, В. Ушаков — Ю. Левченко); 5. Эстонская ССР, таллинский таксомоторный парк—ДСО «Калев» (А. Тамм — В. Нуума, В. Кыверик — М. Куускамн, В. Мяникайнен — М. Пасс); 6. Москва, АЗЛК-1 — ДСО «Труд» (Я. Агишев — А. Печенкин, А. Григорьев — С. Соколов, А. Шишков — М. Титов).

Чемпионат по картингу (гонки на ледяной дорожке, класс 175 см³)

1. Л. Кирюхин; 2. А. Синегубов; 3. А. Семочкин (все — РСФСР); 4. В. Бачинский (Украинская ССР); 5. А. Заградин (Ленинград); 6. И. Дадзитис (Латвийская ССР).

Чемпионаты СССР в мотогонках по ледяной дорожке

Класс 125 см³: 1. В. Тетерин — 30 очков; 2. В. Митрофанов — 26 (оба — Каменск-Уральский); 3. В. Коробков — 26 (Ленинск-Кузнецкий); 4. М. Кравченко — 21 (Вооруженные Силы); 5. С. Журавлев— 18; 6. В. Чупин — 16 (оба — Каменск-Уральский). **Класс 175 см³:** 1. В. Свинко — 25; 2. С. Губич — 24; 3. В. Лепин — 23 (все — Красноярск); 4. П. Щеглов — 22 (Юрга, Кемеровская область); 5. В. Любич — 22 (Красноярск); 6. В. Щеглов — 21 (Юрга). **Класс 350 см³:** 1. С. Чирцев — 30 (Ижевск); 2. Н. Костюнин — 28 (Вятские Поляны); 3. В. Присяжнюк — 24 (Новокузнецк); 4. А. Ганюшкин — 20 (Инта, Коми АССР); 5. В. Токаев — 17 (Ижевск); 6. С. Агарков — 15 (Новокузнецк). **Класс 500 см³:** 1. С. Тарабанько — 28; 2. В. Распопин — 27; 3. В. Дубинин — 25 (все — Новосибирск); 4. С. Казаков — 22 (Владивосток); 5. В. Цыбров — 20 (Луховицы, Московская область); 6. В. Долгов — 18 (Чита).

Автомотоспорт и его мастера

И КАЖДЫЙ ДЕНЬ— БОРЬБА



К контрольному пункту времени он подлетел, «по-шоссейному» низко пригнувшись к рулю, резко затормозил. Торопливо подал судьям карточку. И пока они проставляли в ней время прибытия, неотрывно смотрел на минутную стрелку часов, словно взглядом своим старался удержать ее именно на этом делении. Истекала последняя минута льготного времени. И все, кто стоял рядом, облегченно вздохнули, когда буквально через секунду после того, как в карточке была проставлена отметка, стрелка сделала свой очередной шаг.

С разговора об этом эпизоде и началась наша беседа с заслуженным мастером спорта Виктором ПЫЛАЕВЫМ. Да, тем самым гонщиком, который все-таки чудом успел вовремя отметиться на КВ, был Пылаев.

— Произошло это три года назад на международных шестидневных соревнованиях в Чехословакии, — рассказывает он. — Я специально не готовился к ним, поскольку дебютировал в роли тренера двух наших команд — национальной, оспаривавшей главный приз шестидневки «Международный трофей», и той, которая боролась за «Серебряную вазу». Но буквально накануне соревнований на тренировке один из советских гонщиков сломал руку, заменить его в национальной команде пришлось мне. И сейчас страшно вспомнить, как трудно складывались первые дни: усталость валила с ног, каждый километр преодолевал через силу. Но ни расслабиться, ни передохнуть не имел права — ведь подвел бы тогда команду. А перед тем контрольным пунктом нападался вволю, много времени потерял на устранение неполадок в машине. Не знаю, как успел отметиться — все решила одна секунда. После окончания соревнований получил золотую медаль Международной мотоциклетной федерации. Она пятая по счету, есть еще две серебряные.

Что ж, такие эпизоды, вероятно, есть в биографии многих гонщиков. Необычность рассказанного в том, что Виктор Пылаев совершил (не побоимся этого слова) спортивный подвиг в возрасте 42 лет. Сейчас ему 45, из них более 25 лет он отдал мотоспорту. Двенадцать золотых, восемь серебряных и шесть бронзовых медалей, завоеванных на чемпионатах СССР, украшают спортивный путь ветерана. Впрочем, ветераном Пылаева и не назовешь — по-юношески подтянут, он и сейчас с успехом выступает в мотокроссе и многоборье.

— Чем объяснить такое спортивное долголетие?

— Секретов никаких нет. Просто нужно бесконечно любить мотоциклетный спорт. Не себя в нем, а то, что он дает. А остальное все просто — упорные тренировки, строгое соблюдение режима. Ну и, конечно, по возможности забывать, что каждый следующий год делает тебя старше.

— А теперь вспомним, что было с вами более двадцати пяти лет назад.

— Честно говоря, о мотоцикле я тогда не думал. Увлекался многими видами спорта, но, пожалуй, больше всего лыжами и коньками. Имел первый разряд в лыжных гонках. Правда, у отца был мотоцикл, и ездил я на нем вполне прилично. В спортивном обществе «Динамо», где я занимался, об этом знали. И вот в 1949 году меня уговорили выступить в мотоциклетном кроссе вместе с сильнейшими динамовскими гонщиками. Ничего, получилось. А главное — очень понравилось. Так я и остался в мотоспорте. Через год мне присвоили звание мастера спорта. В этом же сезоне впервые выиграл золотую медаль чемпиона страны по шоссейно-кольцевым гонкам. В те времена редко кто из мотоциклистов специализировался в каком-то одном виде соревнований. Не был исключением и я. В пятьдесят первом, третьем, четвертом, шестом годах был чемпионом СССР по мотокроссу, а в пятьдесят пятом — вторым призером первенства. Приходилось не только упорно тренироваться, но и много работать с техникой — ведь выступали мы тогда на машинах, почти целиком созданных собственными силами.

— Видимо, все это было прелюдией к самому главному вашему спортивному увлечению — многоборью?

— Не совсем так. Кросс и «кольцо» оставили, конечно, большой след в моей спортивной биографии, с ними многое связано. Я и сейчас с удовольствием выступаю в составе команды ЦСКА, где занимаюсь уже около двадцати лет, в зимних кроссах на приз Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова. Но многоборье, пожалуй, еще дороже для меня. Когда впервые пришлось познакомиться с ним, вспомнил я одну историю. Случилась она во время службы в армии. Однажды в зимнюю вьюжную ночь подняли нашу роту по тревоге. Радиосвязь была нарушена, и кто-то должен был срочно доставить пакет с донесением в соседнюю часть. Выбор пал на меня. Много раз участвовал в соревнованиях, но такой ответственности — за себя и машину — до тех пор не чувствовал. В кромешной тьме мчался я, все время думая, как бы не покалечить мотоцикл, как бы поспеть точно в срок. Задание выполнил. Разве это не сродни тому, что испытывают ежедневно на трассах мотомногоборья наши гонщики? Этот вид соревнований не знает себе равных по военно-прикладному значению.

— Наверное, не случайно поэтому многоборье включается в программу всех Всесоюзных спартакиад, в том числе и шестой, финальные соревнования которой состоятся в нынешнем году?

— У каждого, кто связан с мотоциклетным спортом, должно быть самое благожелательное, теплое отношение к мотомногоборью. Несмотря на то, что в нашей стране оно имеет меньшую историю, чем, скажем, кросс, «кольцо», ипподромные гонки, тем не менее занимает почетное место. С многоборьем связан выход советского мотоспорта на международную арену, высокий авторитет, которым пользуются наши мотоциклисты за рубежом. Я был в числе тех гонщиков команды СССР, которые впервые приняли участие в шестидневных соревнованиях ФИМ в окрестностях западногерманского города Гармиш-Партенкирхена. Множество раз затем выступал в мотоолимпиадах (так иногда называют эти состязания за рубежом) и неизменно получал огромное удовольствие от спортивной борьбы — внешне неброской, скрытой от посторонних глаз, но исключительно тяжелой. Целых шесть дней ты один на один с неизвестной многокилометровой трассой, собственным мотоциклом и часовой стрелкой.

— Судя по многочисленным медалям ФИМ, завоеванным вами, эти выступления, как правило, заканчивались успешно?

— Было всякое. Но чаще всего я действительно финишировал «по нулям» — без опозданий на контрольные пункты и без штрафных очков. Ведь что такое многодневка? Это всестороннее испытание подготовки спортсмена и возможностей машины. В программу соревнований, помимо регулярности движения, на трассе протяженностью 1500—1800 километров входят кроссы, скоростные подъемы, кольцевая гонка, другие дополнительные состязания. Мне, безусловно, всегда помогала былая специализация в кроссе и на «кольце», умение в ходе многодневки переквалифицироваться на каждое данное испытание. Вот часто задают вопрос, может ли здесь достигнуть успехов любой мотоциклист. Нет, наверное. Ведь в мотоолимпиадах пробовали силы многие чемпионы мира по мотокроссу и лавров не добыли. Тут недостаточно обладать высокой техникой езды, нужно постоянно думать о последнем дне соревнований, тонко чувствовать возможности мотоцикла и, если возникнет необходимость, быстро устранить неисправности. Многоборец — это одновременно кроссмен, «кольцевик», инженер и механик.

— Может быть, именно этим — необходимостью иметь столько качеств — и объясняется некоторое снижение в нашей стране интереса к мотомногоборью?

— Не думаю. Могу привести десяток фамилий тех гонщиков, которые способны вырасти в классных многоборцев. Они есть и в сборной команде страны, и в других коллективах. Эти соревнования популярны и собирают много участников на Украине, в Москве, в республиках Прибалтики и других. Дело иного рода. Многоборье — трудное в организационном отношении состязание. Оно требует много судей, да и подходящую трассу можно выбрать далеко не везде. Но это не оправдание для тех, кто вообще не хочет проводить многоборье. Оно, повторяю, популярно среди мотоциклистов. И уверен, что финальные соревнования в этом виде мотоспорта будут одними из самых массовых. Вот еще подумали бы организаторы над тем, как сделать многоборье более зрелищным. Ведь можно же кросс, метание гранаты, стрельбу и другие интересные испытания проводить в таких местах трассы, которые проходят рядом с населенными пунктами. Зрители обязательно бы пришли. Только людей нужно оповестить об этом в афишах, газетах, по радио. И конечно, многоборью просто необходим квалифицированный, интересный радиокомментарий. Без него трудно зрителям понять, что происходит на трассе.

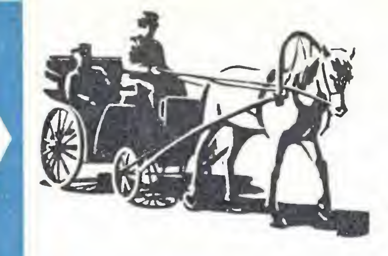
Доводы Виктора Пылаева убедительны. Сейчас он тренер в команде ЦСКА. И его мнение о мотомногоборье — не взгляд со стороны. В конце разговора наш собеседник признался, что мечтает выступить на финальных соревнованиях Спартакиады в составе сборной Москвы. Так что ветеран по-прежнему в спорте.

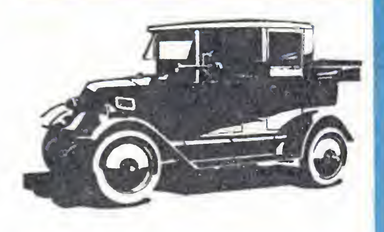
Беседу провела
С. СМИРНОВА

25 июня 1925 года вышли в свой первый рейс столичные такси — несколько «Рено». С тех пор прошло пятьдесят лет. Москву сегодня немыслимо себе представить без вездесущих «волг» с зеленым огоньком.

О первых шагах московского такси, о том, что оно представляло собой вчера и чем стало сегодня, рассказал в беседе с нашим корреспондентом Б. Генераловым начальник Управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома Л. А. ЯКОВЛЕВ.

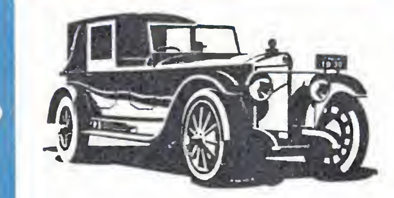
Предшественниками московских такси были извозчики. В 20-х годах их насчитывалось здесь до двадцати тысяч.

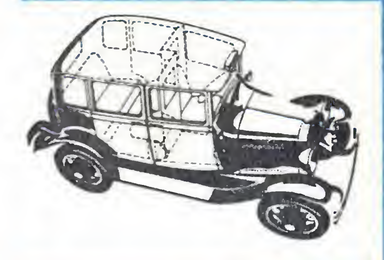




В 1925 году появились первые таксомоторы зарубежного производства — французские «рено» (на рисунке) и итальянские ФИАТы.

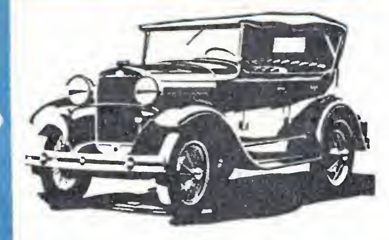
Австрийские «штейры» конца 20-х годов выглядели весьма представительными. Как и у прочих такси того времени, пассажирский салон у них был отделен от кабины водителя перегородкой.





На сравнительно коротком шасси «Форд-А» перегородка имела изогнутую в плане форму, так что дополнительное откидное сиденье располагалось внутри салона. Рядом с водителем оставалось место для багажа.

Как только в 1932 году на горьковском (тогда нижегородском) заводе началось массовое производство легковых автомобилей ГАЗ—А, они стали поступать и в таксомоторную службу.



Художник Ю. Долматовский

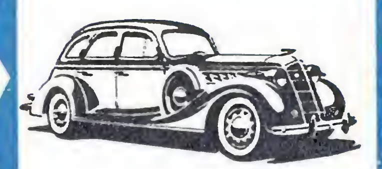


Такси ГАЗ—М1 были снабжены фонариком на крыше со светящейся надписью «свободен».

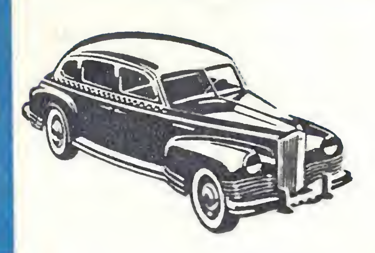


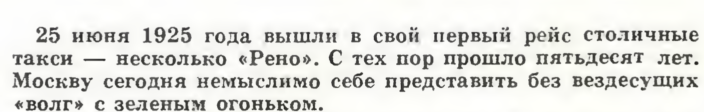
Дольше всех прослужили в московских таксомоторных парках «победы». На них первых появились отличительные шашки и зеленый огонек за ветровым стеклом. Эти сверхнадежные машины послужили базой для польского такси «Варшава», широко известного во многих странах.

Таксомоторов требовалось все больше и больше. Для этой службы были приспособлены и классные шестиместные ЗИС—101.



После войны появились многоместные такси ЗИС—110 (на рисунке) и ГАЗ—12. Они же были первыми «маршрутками».





Корреспондент. В канун юбилея хотелось бы прежде всего вспомнить о первых такси столицы. Как зародилась эта служба?

Л. А. Яковлев. В 1924 году Моссовет вынес решение о закупке автомобилей марки «Рено» во Франции и ФИАТ в Италии. Быстро развивающемуся городу стало недостаточно извозчиков и трамвая.

Для будущих такси отвели гараж в Орликовом переулке. Руководство московского коммунхоза выбрало из трехсот водителей тридцать самых опытных, умелых, и им выпала честь стать первыми столичными таксистами. В начале июня 1925 года в Москву прибыла партия «Рено», а 25 числа они уже вышли на столичные улицы.

Корреспондент. Интересно, сколько же всего было в то время в Москве машин с табличкой «Такси»?

Л. А. Яковлев. Пятнадцать «рено» и несколько ФИАТов. Но уже на следующий год их количество утроилось. А через четыре года москвичей обслуживала довольно пестрая армия таксомоторов: французские «рено», американские «форды», австрийские «штейры». Не было только ФИАТов — первая, пробная партия оказалась и последней. К 1930 году в Москве функционировало два государственных таксомоторных гаража, насчитывавших около 200 машин.

Корреспондент. Лев Афанасьевич, вы упомянули марки зарубежных машин, а какие советские автомобили работали в качестве такси?

Л. А. Яковлев. Первым стал работать в качестве таксомотора ГАЗ—А. В 1934 году этот неприхотливый и выносливый автомобиль пришел на смену зарубежным. В дальнейшем как такси использовались только отечественные маши-

МОСКОВСКОМУ ТАКСИ ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ

ны: ГАЗ—М1, ЗИС—101, «Победа», ЗИС—110, ГАЗ—12, ГАЗ—21, ГАЗ—24.

Корреспондент. Сейчас один километр пути в такси стоит 10 копеек. А какой был тариф в 1925 году?

Л. А. Яковлев. Тогда действовали два тарифа: один — при поездках с 7 часов утра до 12 ночи, причем если в машине было не больше трех пассажиров. По этому тарифу посадочная плата составляла 40 копеек и столько же брали за каждый километр пути. Другой применялся для поездок с 7 часов до 12 ночи, когда в машину садилось четыре-пять человек. По нему же платили с 12 ночи до 7 утра. Посадочная плата составляла 40 копеек, а каждый километр обходился в 50 копеек.

Корреспондент. А теперь, если вы не возражаете, вернемся в наши дни. Что представляет собой столичное такси сегодня?

Л. А. Яковлев. Прежде всего, это — неотъемлемая часть городского хозяйства. Московское такси сегодня — это тридцать тысяч квалифицированных водителей, мастеров своего дела. На предприятиях нашего управления трудится несколько тысяч ветеранов Великой Отечественной войны, отмеченных высокими правительственными наградами. В парках — 15 700 автомобилей, а к концу нынешнего, юбилейного для нас года их число достигнет 16 200. В день эти машины перевозят 600 тысяч пассажиров, а в год такси обслуживает 200 миллионов москвичей и гостей столицы.

Корреспондент. Сейчас в Москве ведется огромное жилищное строительство. Появляются новые жилые массивы. Одним словом, город растет. Предполагается ли в связи с этим создание новых таксомоторных парков?

Л. А. Яковлев. Развитие материально-технической базы автохозяйств — это основа нашей работы, залог улучшения обслуживания населения. Постоянно внедряем новую гаражную технику, техническое обслуживание автомобилей повсеместно переводим на поток, применяем современные средства технической диагностики и механизации. В значительной мере обновлен подвижной состав: из 15 150 машин новой модели ГАЗ—24 более 13 500 пошли на замену старых ГАЗ—21, остальные — на увеличение парка. За четыре года пятилетки введены в эксплуатацию два новых таксомоторных парка. В 1974—1976 годах вступит в строй парк в Медведкове на 1100 машин. Подготовлена техническая документация для строительства парка в Очакове. А до 1990 года запланировано сооружение десяти таксомоторных парков, в том числе в Троекурове, Теплом Стане, Люблино, Измайлове, Чертанове, на Алтуфьевском шоссе. Новые парки будут оснащены современным оборудованием. Уже сейчас создана комплексная линия технической диагностики — она работает в 19-м парке. Во многих хозяйствах есть диагностические стенды и посты для определения содержания токсических веществ в выхлопных газах. Это наш вклад в борьбу за «чистый воздух» в столице.

Корреспондент. Для пассажира не менее важна культура обслуживания, удобства, одним словом, хороший сервис...

Л. А. Яковлев. Мы добиваемся, чтобы слова «культура обслуживания» исчезли с повестки дня собраний, чтобы это воспринималось как должное. Сейчас в коллективах развернулось целое движение за культуру обслуживания пассажиров, начатое по инициативе 15-го парка. Оно идет под девизом «Сервис такси». Введены личные «визитные карточки» с указанием номера парка, государственного номера автомобиля, фамилии, имени, отчества водителя. Управление разработало «Спутник водителя легкового автомобиля-такси», в который вошли официальные инструкции, памятка по культуре обслуживания и справочное пособие для ориентирования в городе. Мы изучаем пассажиропотоки таксомоторного транспорта. Собранные материалы уже используются для улучшения обслуживания населения — совершенствования графиков работы такси, лучшего размещения стоянок. Внедряется автоматизированная система диспетчерского управления таксомоторным транспортом. Она обеспечит двустороннюю телефонную связь водителя с диспетчером, их взаимный обмен информацией. Выиграет от этого и безопасность движения, в интересах которой все шире проводятся регулярные предрейсовые индивидуальные осмотры водителей.

Корреспондент. Сейчас на улицах Москвы можно встретить «Волгу»-универсал ГАЗ—24-02. Насколько распространена эта новая разновидность такси?

Л. А. Яковлев. Ну, не такая уж новая. Начали мы эксплуатацию такси ГАЗ—24-02 в 1973 году. Сейчас таких машин в Москве 524, к концу года их будет 600. С введением этой модели пассажиры избавились от проблемы перевозки багажа, других малогабаритных грузов, которые не входят в обычные легковые такси.

Корреспондент. И последний вопрос, Лев Афанасьевич. Как вы, работники таксомоторного транспорта, встречаете свой юбилей?

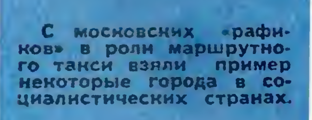
Л. А. Яковлев. Нынешний год для нас, как и для всех советских людей, это прежде всего завершающий год пятилетки. С тем большим упорством мы будем трудиться, чтобы умножить свой вклад в выполнение решений XXIV съезда КПСС, в дело превращения Москвы в образцовый коммунистический город.



На смену «Победе» пришли более комфортабельные такси «Волга» ГАЗ—21. Их можно и сейчас еще встретить на улицах.



Современный таксомотор ГАЗ—24-01 «Волга» оснащен передним сиденьем с откидывающейся спинкой.



С московских «рафиков» в роли маршрутного такси взяли пример некоторые города в социалистических странах.



ГАЗ—24-02 с грузопассажирским кузовом типа «универсал» — переходная модель от машин общего назначения к специальному такси.



СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ВЫПРЕССОВЫВАЕМ ПАЛЕЦ РЕССОРЫ

При снятии рессоры для замены листов или резиновых втулок на **«Москвиче—408»** сталкиваешься с довольно неудобной операцией — выпрессовкой пальца. Из-за тесноты выколотка здесь малоэффективна.

Работа значительно упростится и облегчится, если применить специальную шайбу (рис. 1), которую вытачиваем из стали 20. Это приспособление надеваем на палец со стороны сферических шайб, как показано на рис. 2. Гайку **7** затягиваем ключом до тех пор, пока сферические шайбы **5** не выйдут из кронштейна **2** рессоры. Дальнейшая разборка не представляет труда.

Г. МЕРЗЛЯКОВ

623270,
г. Ревда,
ул. Горького, 39-б, кв. 95

Рис. 1. Шайба для выпрессовки оси.

Рис. 2. Так работает приспособление: 1 — ось; 2 — кронштейн рессоры; 3 — резиновые втулки; 4 — рессора; 5 — сферическая шайба; 6 — шайба; 7 — гайка.

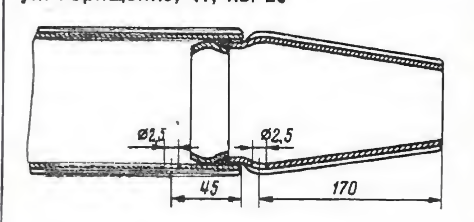
МАСЛО УДАЛЯЕТСЯ

У многих **мотоциклов** отработавшие газы, выходящие из глушителя, оставляют мельчайшие капельки несгоревшего масла на задней части, они пачкают фонарь, номерной знак, а иногда и спину пассажира. Некоторые мотоциклисты отводят газы вниз при помощи отражателя или дальше — посредством удлинительных трубок, вставляемых в глушитель.

Я применяю другой, более простой способ, дающий не менее хорошие результаты. В задней части глушителя ИЖа снизу, где скапливается наибольшее количество масла, сверлю два отверстия диаметром 2,5 мм (см. рисунок). Несгоревшее масло и смолы вытекают через них из глушителя наружу, благодаря чему почти не выносятся газами. Этот способ можно применить на любом мотоцикле.

А. НАГОРНЫЙ

335022, г. Севастополь,
ул. Горищенко, 41, кв. 25



Отверстия для стока масла в глушителе ИЖа.

«СКОРАЯ ПОМОЩЬ» БЕНЗОНАСОСУ

«Потек» бензонасос. Ревизия показала, что причина течи — неплотность во фланце. Как быть? Конечно, можно снять насос и вывести непараллельность поверхностей фланца, притерев их на стекле с тонкой наждачной бумагой (см. «За рулем», 1973, № 8). Но как «скорую помощь» в пути, к тому же весьма действенную, предлагаю иной, быстрый и простой способ.

Когда в дальней поездке «потек» бензонасос (во фланце) моего **автомобиля**, я хорошо обезжирил фланец растворителем и покрыл его универсальным клеем «Мекол», который, мне кажется, должен быть у каждого автомобилиста. Подойдет (проверено!) и клей «Киттификс», также продающийся в магазинах бытовой химии. На крайний случай годится и густая паста из растворенного в ацетоне целлулоида.

Такого ремонта с гарантией хватает на шесть-семь месяцев, а занимает он несколько минут и не требует сложных работ.

Н. ПЕРШИН

196135, г. Ленинград,
Бассейная, 53, кв. 475

ДЕФЛЕКТОР НА ВАЗ—2102

При поездках на **ВАЗ—2102** (как и на других универсалах) по пыльным или мокрым дорогам заднее стекло быстро загрязняется из-за сильного завихрения воздуха. Заметно уменьшит загрязнение дефлектор (рис. 1), направляющий поток воздуха с крыши на заднюю стенку кузова, как это сделано на «Волге» ГАЗ—24-02.

Изготовляют дефлектор **1** (рис. 2) из листового металла толщиной 1,5—3 мм в зависимости от его марки (стальной лист берут более тонким, а дюралевый — более толстым). Вырезанную заготовку выколачивают так, чтобы она приняла форму, близкую к конфигурации задней части крыши, а затем подгоняют и подгибают края по водосливному желобу или по снятым с него шаблонам.



Рис. 1. Дефлектор, установленный на ВАЗ—2102.

Крепят дефлектор при помощи четырех кронштейнов **2** и **8**, сделанных также по шаблону. Чтобы не поцарапать краску, под края самого дефлектора и кронштейнов подкладывают разрезанную вдоль резиновую или пластмассовую трубку. Кронштейны с дефлектором соединяют болтами с гайками М6, предварительно убедившись, что задние двери открываются, не задевая кронштейнов.

А. ЗАДОРОЖНЫЙ

312050, г. Харьков,
п/о Институтское, ХЗВИ,
д. 7, кв. 23

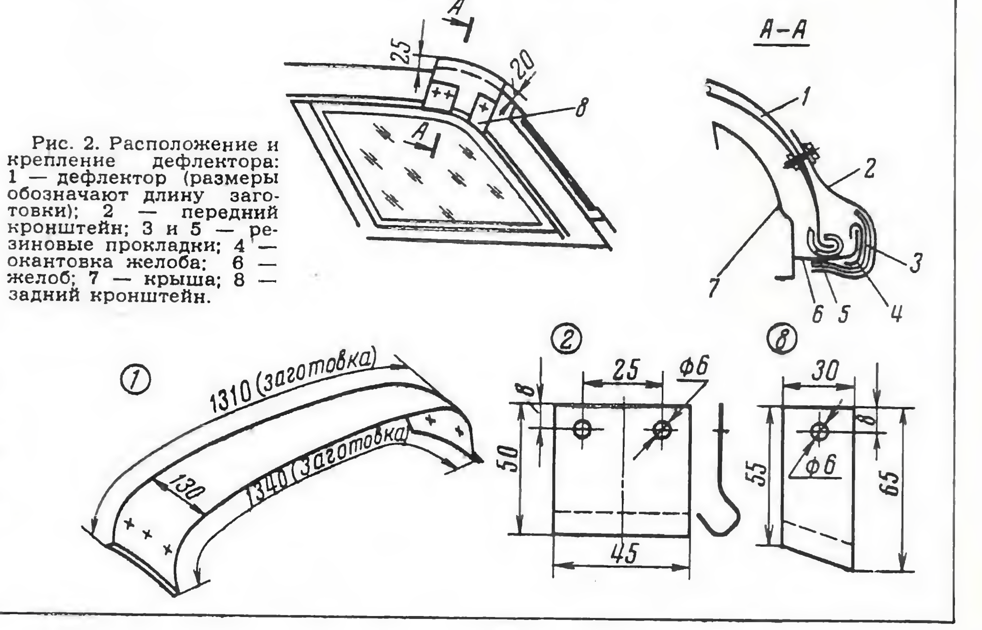


Рис. 2. Расположение и крепление дефлектора: 1 — дефлектор (размеры обозначают длину заготовки); 2 — передний кронштейн; 3 и 5 — резиновые прокладки; 4 — окантовка желоба; 6 — желоб; 7 — крыша; 8 — задний кронштейн.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29
Правильные ответы — 2, 5, 6, 11, 12, 14, 17, 21, 23, 26.

I. Когда дополнительная табличка «Зона действия знака» применяется с предупреждающим знаком, она указывает на протяженность опасного участка дороги (пункт 35, 5.1).

II. Оба показанных на рисунке автомобиля находятся на главной дороге, а потому, решая вопрос об очередности проезда между собой, водители должны руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Стало быть, первым проезжает тот, у кого справа нет другого транспортного средства (пункт 112).

III. Для пропуска транспортных средств, водители которых имеют преимущественное право на движение, надо останавливаться, не выезжая за линию поперечной разметки, применяемой со знаком 1.6 «Пересечение с главной дорогой» (пункт 115).

IV. В населенных пунктах на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении выезжать для остановки на левую сторону дороги можно. Трамвайный путь «отменяет» это правило только тогда, когда он расположен посредине проезжей части дороги (пункт 99 «а»).

V. В показанном месте стоянка возможна. Потому что, хотя автомобиль и находится ближе 15 метров от указателя остановки трамвая, он не создает ему помех (пункт 99 «е») и не является препятствием для движения других транспортных средств и пешеходов (пункт 100 «г»).

VI. Сплошную линию продольной разметки, обозначающую край проезжей части, пересекать можно и на загородной дороге и в населенном пункте (пункт 43).

VII. Въезд на этот участок дороги водителям легковых автомобилей с прицепами не запрещен. Знак распространяет свое действие только на водителей грузовых автомобилей и тракторов с прицепами (пункт 26, 2.8).

VIII. Двойную линию продольной разметки, состоящую из сплошной и прерывистой линий, со стороны последней пересекать можно при любых маневрах (пункт 44).

IX. В новой редакции Правила дорожного движения признали медицинскую аптечку непременной принадлежностью каждого автомобиля. Без нее эксплуатация транспортного средства запрещена (пункт 165, VI «к»).

X. Увеличенный против нормы ход педали сцепления ведет к неполному его выключению, а стало быть, может затруднить переключение передач.

В НОМЕРЕ:

На обложке: 1-я стр. — фото Н. Рахманова и В. Князева; 4-я стр. — фото А. Владимирова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака
Художник С. Л. Ветров
Корректор М. И. Дунаевская
Адрес редакции: 103092, Москва, К-92. Сретенка, 26/1. Телефон 207-23-82
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.4.1975 г. Подписано в печать 25.4.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60×90 1/8. 2,5 бум. л.=5 печ. л. Цена 50 коп. Зак. 2938 Г-77040

3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ. Москва



По письму приняты меры

Водитель Л. Русанов из Ижевска обратился в редакцию с жалобой на действия автоинспектора Мелеховой. «Я подъезжал к перекрестку на зеленый сигнал светофора, — пишет он. — У самого пешеходного перехода увидел, что уже включен желтый сигнал, и, хотя уже выехал за переход, продолжать движение не рискнул, ибо сложившаяся ситуация не позволяла мне этого сделать — автомобили справа приготовились к движению. Однако автоинспектор тов. Мелехова усмотрела в этом грубое нарушение Правил дорожного движения и, несмотря на мои объяснения, сделала просечку в талоне предупреждений. Я считаю, что автоинспектор неправа».

Редакция попросила разобраться в этом Госавтоинспекцию МВД Удмуртской АССР. Начальник ГАИ В. Красноперов сообщил, что «в сложившейся обстановке Л. Русанов поступил правильно и нарушения правил проезда перекрестков с его стороны нет. Компостерная просечка в талоне предупреждений аннулирована. За неправомерные действия инспектор дорожного надзора старший сержант милиции Мелехова строго предупреждена».

* * *

Случай, о котором рассказал в своем письме читатель журнала А. Лаздинис, конечно, из ряда вон выходящий. А суть вот в чем. С некоторых пор отдельные работники каунасского автоцентра стали использовать в личных целях автомобили своих клиентов. Хуже того, на машинах, сданных в техобслуживание, совершались аварии. «Меня, как и других владельцев «жигулей», интересует, — пишет, в частности, А. Лаздинис, — когда наконец клиенты перестанут беспокоиться за сохранность своих машин».

Ясность в этот вопрос по просьбе редакции внес директор каунасского автоцентра Ю. Сабаляускас. Он сообщил, что случаи, о которых рассказал в своем письме А. Лаздинис, имели место. Бывший инженер по гарантии В. Каштальянов выехал на автомобиле клиента и совершил аварию. Дурному примеру последовал бригадир вневедомственной охраны К. Кмеляускас, угнавший ночью из автоцентра чужой автомобиль и также совершивший аварию. Ущерб клиентам возмещен за счет виновных, и против них возбуждено уголовное дело. Приняты меры, исключающие подобные случаи.

Читая почту

Бензобак на замке?

Читатели — владельцы «жигулей» попросили нас вернуться к информации «Бензобак на замке», опубликованной в февральском номере журнала. Речь шла в ней о запирающихся пробках бензобаков, которые начали выпускать димитровградский автоагрегатный завод и завод «Сапфир». Продукция первого предприятия не вызвала нареканий, а вот изделие «Сапфира» (артикул 2482, ТУ — 11М4 199.047.74, цена 4 руб. 50 коп.) подверглось критике. Письма В. Неловко из г. Донецка, А. Бежунова из г. Брянска, москвича Б. Верникова и других читателей из разных городов свидетельствуют о том, что «сапфировские» крышки в том виде, как они поступают в продажу, не соответствуют своему назначению. Чтобы открыть такую крышку, не обязательно иметь ключ и знать шифр. Нужная комбинация подбирается за две-три минуты, причем посредством отвертки или другого столь же нехитрого инструмента, даже гвоздя (этот опыт проделал москвич З. Харб).

Автолюбители А. Ожерельев из г. Электростали и А. Лобзев из Пятигорска сообщают о плохой бензостойкости прокладки крышки. Обращаем претензии потребителей заводу и наряду с этим рекомендуем владельцам машин временно воздержаться от приобретения крышек, произведенных заводом «Сапфир».



Парад автомобилей-ветеранов

Об этом параде, о бережном отношении к старым автомобилям идет разговор в «Клубе «Автолюбитель» (стр. 16—18)

Вереница старинных машин катила по улицам Риги, вдоль которых стояли толпы людей. Полный седой мужчина, показывая внуку на высокий кузов диковинного автомобиля, говорил: «Вот на таких лимузинах ездили, когда я был в твоем возрасте». Прошедший войну ЗИС—5 провожали взглядами, полными уважения, а чтобы из задних рядов увидеть приземистый спортивный «Ягуар», вытягивали шею и приподнимались на носках.

Этот парад машин-ветеранов (большинство из них было восстановлено самими автолюбителями) вызвал всеобщий интерес. Тогда, в сентябре 1973 года на нем впервые заявила о себе САА — Секция античных автомобилей (наверное, точнее ее было бы назвать секцией антикварных автомобилей), которую образовала группа энтузиастов.

На этих снимках представлены отдельные моменты рижского парада.

Н. Чарухин на своем «Роллс-ройсе» модели «Сильвер гост» 1916 года (на его машине двигатель, передний бампер, фары и ряд других элементов не являются «родными») приехал из Москвы. Он получил специальный приз.

Фото Р. Вамбута

Участники парада и зрители воздали должное рижанину П. Гринфельдсу. Он сумел сохранить «Крайслер-72» 1927 года в безупречном состоянии (на автомобиле все детали — от оригинала).





Парад финишировал на гоночной трассе «Бикерниеки». Здесь же прошел и своеобразный фестиваль костюмов — они отражали эпоху, к которой относились моторизованные экспонаты.

Под первым номером на параде выступал заслуженный ГАЗ—М1 1936 года, восстановленный Секцией античных автомобилей.

Спортивный «Ягуар-СС100» 1936 года в тесном кольце любопытных.
— Сколько цилиндров?
— Шесть.
— А скорость?
— 160 километров в час.

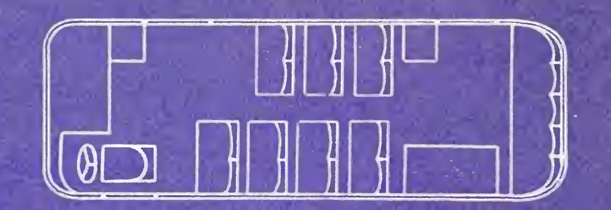






Малый автобус. Выпускается на павловском автобусном заводе имени А. А. Жданова с 1968 года. Хорошие маневренность, проходимость и вместимость при малых габаритах делают его незаменимым в небольших городах и пригородах, позволяют использовать в различных дорожных условиях.

На основе базовой модели разработан унифицированный ряд машин, среди которых ПАЗ—3201 — автобус повышенной проходимости для местного сообщения. У него и у ПАЗ—672 более 80 процентов деталей — общие (в следующем номере журнала мы представим его в нашей коллекции).



Цена 50 коп.

Индекс 70321

Число мест:	
для сидения	23
общее	37
Число дверей, их привод	3, пневматический
Вес, кг:	
в снаряженном состоянии	4535
полный	7825
Габарит, м:	
длина	7,15
ширина	2,44
высота	2,95
База, м	3,60

Колея, м:	
спереди	1,94
сзади	1,69
Максимальная скорость, км/час	80
Контрольный расход топлива при скорости 30 км час, л/100 км	20,5
Двигатель:	карбюраторный ПАЗ—672
расположение и число цилиндров	V8
рабочий объем, л	4,25
мощность, л. с.	115
число об/мин	3200

Трансмиссия:	
коробка передач	четырехступенчатая, механическая
тип главной передачи	гипоидная, передаточное число 6,83
Размер шин, дюймы (мм)	8,25—20 (240—508)
Тип тормозов	барабанные, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем
Подвеска колес	зависимая, рессорная

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ» 5. ПАЗ—672